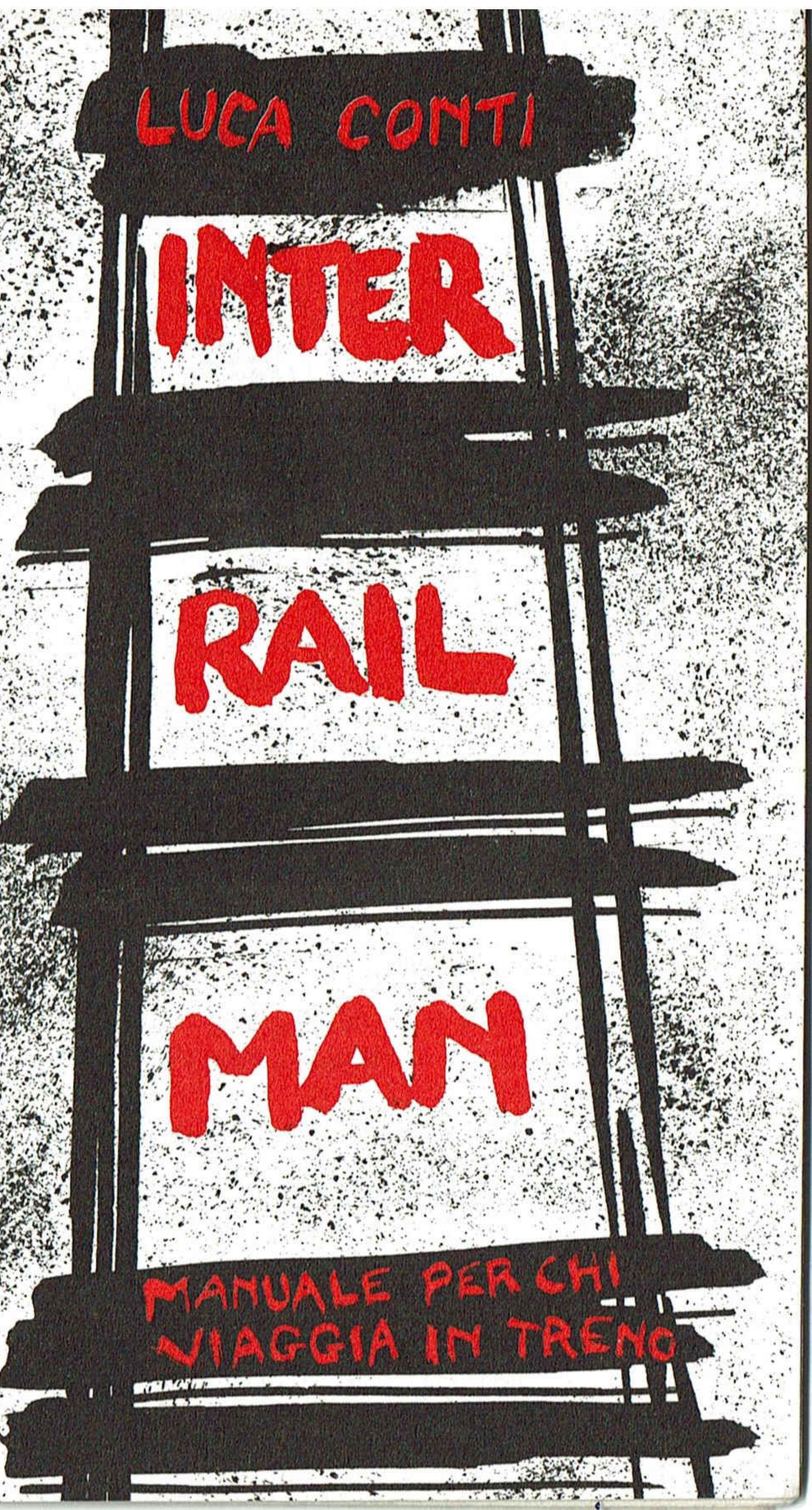
L'Inter rail — un mese di treno a basso costo in giro per l'Europa, il Marocco, la Turchia per chi ha meno di 26 anni — è, per chi lo vuole, disorganizzazione, in una società sempre piú inquadrata ed asettica.
L'inter rail è, per chi sa giocarsela bene, libertà in una società che organizza e limita anche l'avventura, la sorpresa, la gioia, il sogno. Abbiamo provato con l'Inter rail a disorganizzarci, a riprenderci spazi di libertà. Qui lo raccontiamo con le istruzioni per l'uso.

ISBN 88-7226-083-3

9 788872 260838

MILLELIRE
STAMPA ALTERNATIVA



Luca Conti (Roma,1965) è laureato in Lettere. Ha pubblicato racconti, articoli e poesie su riviste e quotidiani.

MILLELIRE STAMPA ALTERNATIVA
direzione editoriale ed esecutiva Marcello Baraghini

distribuzione in libreria Nuovi Equilibri SRL (fax 0761/3253228)

Luca Conti
INTER RAIL-MAN

copertina
Stefania Giustini

I edizione Giugno 1991
Nuova edizione Giugno 1992

Finito di stampare il 10/6/92
presso la tipografia Union Printing - Viterbo

Presentazione

Questo è davvero un buon manuale per un deciso e intrepido Inter rail-man? Si direbbe proprio di sí dalla felice precisione degli utilissimi consigli che si leggono d'un fiato, e fanno venir voglia di partire subito, prima ancora di aver finito la lettura.

Certo è che Conti sa viaggiare. Basta leggere quando sconsiglia al glorioso Inter rail-man l'uso di pesanti e ingombranti macchine fotografiche, e viene da pensare al grande fotografo americano Lewis Heine, il quale una volta confessò: "Se sapessi raccontare una storia con le parole, non varei bisogno di trascinarmi dietro una macchina fotografica".

È stato detto che oggi non si viaggia piú, piuttosto ci si sposta. Ma c'è modo e modo di spostarsi, per la miseria! Ecco che questo manuale dimostra che si può fare con un senso, che è quello felice che anima il viaggiatore creativo. Gettiamo a mare allora le querimonie dei professori di morte che predicano la fine del viaggio, come di molte altre cose. Chi è incapace stia a casa, questo manuale non fa per lui.

Chi ha pensato di scriverlo vuole invece aiutare gli altri a vivere la sua stessa felicità. Perché il viaggiatore della razza di Conti è un generoso, sa bene che la felicità del viaggiare cresce insieme agli altri, e non può fare a meno di parteciparla.

Sono sicuro che questo manuale non sarebbe dispiaciuto a chi scrisse: "Per quel che mi riguarda, io viaggio non per andare da qualche parte, ma per andare. Viaggio per viaggiare. La gran cosa è muoversi, sentire piú acutamente il prurito della nostra vita, scendere da questo letto di piume della civiltà e sentirsi sotto i piedi il granito del globo appuntito di selci taglienti". Parole di Robert L. Stevenson, che fece un viaggio per le Cervennes addirittura sul dorso di un asino. E non ebbe mai a pentirsene.

Angelo Maria Pellegrino

Inter rail. Biglietto ferroviario a costo fisso della validità di un mese senza limiti di chilometraggio, che permette di viaggiare liberamente sulle linee nazionali di Bulgaria, Gran Bretagna e Irlanda del Nord, Lussemburgo, la maggior parte delle linee svizzere, Romania, Grecia, Irlanda, Portogallo, Germania, Danimarca, Ungheria, Jugoslavia, Olanda, Norvegia, Austria, Marocco, Polonia, Spagna, Svezia, Belgio, Francia, Turchia e Finlandia. In Italia, e piú in generale nel Paese in cui viene acquistata la tessera, i biglietti ferroviari si pagano metà prezzo. Sulle linee dei traghetti in alcuni casi si ha il transito gratuito, in altri sono previsti sconti dal trenta al cinquanta per cento. Restano da pagare anche gli eventuali supplementi, le prenotazioni, etc. L'Inter rail-26, l'unica in vendita nel nostro paese, può essere acquistata dai giovani sotto i 26 anni.

L'Inter rail + 26 in Italia esiste soltanto sulla carta, ma nelle stazioni affermano vagamente che "non la fanno piú". Esempio di burocrazia. È la chimera di chi ha superato i ventisei anni ma ancora vorrebbe partire con il treno in modo non organizzato. Si può acquistare soltanto in alcuni Paesi, a patto di dimostrare che vi si risieda.

Inter rail Flexi e + nave sono anch'esse specie estinte.

Introduzione

La ferrovia mi corre in testa/ il treno
vola sulla costa/ è triste che piova
quando è festa/ ma sto bene/
ho sempre posto nella mente per fatti
di strada e cose grandi/ non faccio
troppa differenza se sto bene (...)
Il treno che mi corre nella testa/
non si ferma sulla costa/ ma prosegue
sopra e sotto il mare/ intorno alle
paure, a nuove terre da vedere,
a stagioni sempre chiare/ quante notti
ad inventare le storie per farmi amare.

Ivano Fossati,
"Storie per farmi amare"

La nuova moda in montagna?
Farsi portare in vetta con l'elicottero e
scendere a valle con gli sci (...)
Escogitata da chi non ama
la montagna e vuole fare affari a tutti
i costi. Utilizzata da chi vuole avere
sensazioni forti senza dare nulla,
senza faticare neppure un po',
senza dare nulla che non siano soldi.
Tanti soldi.

Reinhold Messner, nel supplemento
al "Il Messaggero", 23/11/90

I modi di viaggiare liberamente e con pochi soldi scarseggiano, ma ancora esistono. Si può ancora percorrere un frammento di pianeta viaggiando, senza cadere in turistiche oppressioni, con orari prefissati e magari qualche guida impaziente. Uno di questi è andare in treno a un prezzo conveniente, acquistando una tessera come l'Inter rail. Un viaggiatore Inter rail dovrebbe essere diverso dal tipico turista. Il turista ride e profuma, siede in un ristorante, compra costosi ed inutili souvenir, scatta centinaia di fotografie. Chi ha compreso i pregi dell'Inter rail fa tutto il contrario. Egli

spende il meno possibile, passa le notti in treno sfruttandole per spostarsi da un luogo all'altro, risparmiando cosí tempo e denaro. Si salta sul treno e si va. Un bagaglio piccolo, un abito spiegazzato, un supermercato per mangiare. Si scende dal treno a sorpresa, prima o dopo del previsto, si rimbalza da una città all'altra in attesa dell'alba, si dorme in una stazione assieme a tanti altri con cui è facile fraternizzare. Chi fa un uso intensivo di questa tessera è anglicamente definibile Inter rail-man o girl.

L'acquisto di una tessera Inter rail può convenire anche a colui che intraprenda un singolo viaggio, se questo implica un chilometraggio notevole. Infatti il costo di un biglietto ferroviario ordinario di andata e ritorno Roma-Londra costa piú di un Inter rail ed in treno si paga piú che in aereo. Ma una cosa è acquistare un Inter rail per risparmiare un po' di denaro, altra cosa è viaggiare da Inter rail-man, che in definitiva non necessariamente implica l'acquisto di una tessera Inter rail, ma qualifica chiunque viaggi intensivamente sui treni adottando un regime di stretta economia. Partire con tre valigie per Palma di Maiorca e dopo venti giorni trasferirsi in Grecia, destreggiandosi tra un mambo-club e un cocktail di colore fosforescente, non costituisce ai nostri occhi alcuna fonte di merito. Un viaggio siffatto, se vogliamo ancora chiamarlo viaggio, non offre, per noi, alcuna attrattiva. Il vacuo ricordo ispanico-greco sfumerà in chi l'ha compiuto come quella inutile abbronzatura, una volta tornati a casa. Viaggiare con un bagaglio di misere proporzioni, dormire in una stazione malfamata, consumare una scatola di tonno con il coltello, avendo pochi spiccioli in tasca e con un piede un po' dolorante, affrontare la notte in un luogo buio e disabitato, tenendo a bada qualche losco individuo, costituiscono alcune situazioni che possono capitare ad un Inter rail-man. Ci si riconosce a distanza, si fa subito amicizia e non ci si dimentica facilmente. Il viaggio unisce come non sempre può fare una città.

Il viaggio

Non è difficile fare il giro del mondo, di questi tempi, basta sborsare un mucchio di quattrini e si può girarvi attorno in aereo, senza soste, in meno di quarantott'ore; ma per conoscerlo, per fiutarlo e sentirlo tra le dita dei piedi bisogna strisciare. Non c'è altro modo. Non basta volare, né navigare. Bisogna restare sul terreno e inghiottire i moscerini mentre si va. Allora il mondo diventa immenso.

Ted Simon, I viaggi di Jupiter

La logica del viaggio

Farsi coinvolgere, comunicare sono essenziali per arricchirsi mediante i viaggi. Si potrebbe andare ovunque senza urtare contro qualcosa di nuovo, se si rimane legati al proprio mondo. Oggi è data molta importanza a *dove* si va, ma forse importa soprattutto *come* e *perché* lo si fa.

Oramai anche i viaggi in orbita sono viaggi organizzati; ciò che si può fare è cercare di recuperare un certo margine di libertà, che si nutra della voglia di andare. Anche il viaggio avventuroso e spericolato è disponibile su cataloghi illustratissimi, completi di itinerari. Questa mercificazione fa parte della nostra epoca. È anche vero che molti in vacanza non vogliono pensare a niente e non fare alcuno sforzo. La logica dell'Inter rail non si addice a loro. Si parte senza un progetto ben chiaro, senza sapere dove andare, quando tornare, per mettersi una buona volta in gioco.

Anche un mese di treno in giro per l'Europa può significare, su piccola scala, avventura. In forma rassicurante, ma ancora vagamente tinta dello stesso colore delle antiche esplorazioni.

Adattandosi a convivere con i germi, a sopportare la fame, le privazioni, il luridume degli scompartimenti e delle sale d'aspetto (quando se ne incontrano), si diventa piú forti, piú sani. L'Inter rail è la vera forma educativa del nostro tempo: altro che servizio militare! Con un'esperienza come l'Inter rail si impara a far valere le proprie ragioni, a resistere alla fatica, a parlare le lingue, a socializzare prudentemente con degli sconosciuti, a vivere senza alcuna preoccupazione in luoghi "altri". Viaggiando si stabiliscono amicizie incrollabili, che è l'affinità stessa di chi viaggia a definire. Inoltre, andando a vedere di persona, si cancellano i luoghi comuni e le banalità che il pregiudizio ha saputo costruire in ogni nazione a proposito delle altre.

Nonostante il vestito trasandato e l'esiguità del bagaglio, l'Inter rail-man oppone alle bassezze del mondo circostante il suo aristocratico vagabondare.

Preliminari

Nell'intraprendere un qualsivoglia viaggio si possono stabilire itinerari diversissimi anche visitando gli stessi luoghi, in base agli interessi specifici di ognuno. C'è chi viaggia per conoscere realtà culturali diverse dalla propria, c'è chi si mette in movimento per saziare la propria curiosità antropologiche, chi cerca ruderi, musei, avventure sentimentali, chi semplicemente strade da camminare; altri fuggono, altri viaggiano per scrivere e raccontare, per cercare idee per spettacoli teatrali, scenari per i propri film, ambientazioni di romanzi, luoghi per datare strane poesie. O ancora si parte per smaltire stress di varia natura, crisi di sovrapproduzione mentale o storie sentimentali finite male. C'è anche chi non sa dire per quale motivo sta viaggiando. Ricondurre i perché di un viaggio ad una definizione, ad una breve sentenza, sarebbe non solo fastidioso, ma soprattutto impreciso e riduttivo.

Un viaggio si prepara in tanti modi, infiniti quanto lo sono le sue forme. Si possono però suggerire alcuni accorgimenti pratici generali. Se si vuole intraprendere un viaggio in una qualsiasi parte del globo terrestre (ma anche fuori di esso) è opportuno anzitutto informarsi sulla zona da visitare. Si possono stabilire i propri itinerari anche soltanto con informazioni minime, nel caso che non ci si voglia impegnare in un'operazione culturale. Essere al corrente delle condizioni climatiche, igieniche, politiche del luogo ci aiuta a organizzarci meglio alla partenza. D'altra parte in certi casi può capitare che si venga a conoscenza di eventuali pericoli soltanto quando si è già arrivati sul luogo prescelto, o addirittura lo si viene a sapere quando si è già tornati a casa. Per esempio ad Amiens, in Francia, la sera dello stesso giorno in cui andammo a visitare la cattedrale facendo poi ritorno a Parigi, ma anche il giorno dopo, vi furono violenti scontri — feriti, distruzione di auto e negozi — tra la polizia e gli "harkis", francesi di origine algerina. Eppure quella città sembrava tranquillissima, avvolta nel freddo e cullata dalle sue dense nebbie nordiche.

Il bagaglio

Partiamo tutti e tre con la "2 cv",
furgoncino che Richard ha
minuziosamente arredato (...)
lo spazio posteriore è interamente
coperto da un confortevole materasso
(...) ai lati, in basso, due piccoli scaffali
e in alto due civettuole tendine rosse
dinanzi ai vetri; sul davanti,
un armadietto in cui sono stipati
gli abiti, le coperte, una bombola
di gas e una stufetta, nonché
le provviste (...) Confrontando tanta
formidabile organizzazione con
il mio minuscolo sacco a spalla,
mi sento una figura quasi patetica...
So però per esperienza che quel poco
che ho portato con me è tutto ciò
di cui avrò bisogno.

Luc Vidal, La strada

Il necessario è poco

In vista di una partenza l'errore piú comune è quello di sobbarcarsi di troppi accessori e di vestiario in eccedenza, che si rivelano all'atto pratico inutile, che con il loro peso causano non pochi problemi logistici ed anche economici, divenendo una fastidiosa zavorra. Poco prima di partire per l'Inter rail 1989 Claudio ebbe l'ardire di preannunciare ai suoi compagni di viaggio, tra cui eravamo anche noi, che si sarebbe portato dieci magliette, tre jeans, svariate camicie e un paio di pantaloni "carucci" per andare in discoteca: sarebbe stata una zavorra per tutti se non lo avessimo rieducato in tempo.

Il concetto-base nel preparare qualsiasi bagaglio, per qualsiasi latitudine, è che le cose davvero necessarie sono pochissime. Infatti se si eccettuano gli effetti strettamente

personali, resta da decidere se portarsi appresso una scorta di cibo. Si può condividere persino lo spazzolino, come fecero Ricky e il sottoscritto ad Umbria Jazz 1987, gli altri accessori, i vestiti.

Il bagaglio ideale è quello che permette, avendolo indosso, di visitare comodamente le nostre mète a piedi, specie nelle rapide puntate diurne dalle due alle quattro ore da fare nelle città meno grandi. Bisogna raggiungere una simbiosi con il proprio bagaglio, sapere dove si trova ogni cosa (per questo è opportuno riporre tutto sempre allo stesso posto), poterlo maneggiare mentre si cammina, dimenticarselo sulle spalle non sentendone il peso. Non avere appresso qualcosa e non ricordarsi di averla sono praticamente sinonimi, quindi è opportuno portare e avere in mente pochi ed essenziali accessori.

Il modo di vestire

Prima di passare ad esaminare piú dettagliatamente le cose che ci sono indispensabili in un viaggio in treno, è opportuno fare alcune considerazioni preliminari sul modo di vestire. Si può dire che l' Inter rail-man deve vestire talmente male da non essere preso di mira da eventuali rapinatori, ma cosí bene (un bene, s'intende, relativo) da non essere adocchiato e fermato dalla polizia o da altre analoghe istituzioni, come ci successe in compagnia del già menzionato Claudio nel Metro parigino nel 1989. Inoltre se il nostro abito dovesse apparire troppo trasandato, potremmo rischiare di essere allontanati o comunque presi di mira dagli abitanti del luogo in cui ci troviamo. Infatti se ci si veste troppo male anche la popolazione locale, specie nei piccoli centri, come ci capitò un estate a Grado dove ci sentimmo particolarmente osservati e additati, è capace per esempio di interrompere il tranquillo sonno in un'aiuola, mentre si aspettava un treno, gridandoti parole piú o meno antiche come "vagabondo", "barbone", "straccione", "autostoppista" o

l'irata, chissà perché, sonora, collocazione da parte di chi ci osserva in ambiti etnici diversi da quelli natii. Bisogna quindi indovinare l'abito giusto per la situazione giusta. Con lo stesso abito scelto per la Turchia asiatica o le zone vicine al porto di Marsiglia non si andrà a visitare la Svizzera cioccolatiera e bancaria o qualche villaggio del Nord Europa. In generale comunque non bisogna vestire troppo elegantemente, evitare abiti che diano nell'occhio e che ci facciano immediatamente riconoscere come turista e preferire gli abiti un po' vecchi, o anche molto vecchi di cui magari ci possiamo liberare, ad un certo punto, regalandoli o gettandoli.

È opportuno anche evitare gli accessori troppo costosi, che oltre a non essere strettamente necessari qualificano immediatamente una persona come turista e la trasformano in una appetitosa preda, piú debole piú il bagaglio e gli accessori che porta con sé lo appesantiscono.

Abbastanza sconsigliabili sono gli abiti militari e non solo perché ci sembra che certe istituzioni non meritino alcuna pubblicità. È vero, costano poco, sono resistenti, ma in molte parti del mondo essere scambiato per un militare o un guerrigliero significa rischiare seriamente la vita. Anche se andate in un luogo apparentemente tranquillo, a meno di non essere piú che sicuri di una certa tranquillità politica, evitate di vestirvi di grigio-verde: potreste non essere a conoscenza di tante cose.

Un abito deve essere soprattutto comodo, affinché lo si possa indossare anche per cinque giorni di seguito, come càpita di fare se si viaggia intensamente e a risparmio dormendo sui treni. Preferite abiti un po' larghi, non fa niente se sono vecchi o rammendati, anzi meno si somiglia al classico turista "lucidato" e meglio è.

Quando in Turchia e in Grecia, nel corso della nostra Inter rail del novembre 1991, diverse persone ci scambiarono per albanese, turco e romeno fummo molto contenti. Infatti era bastato cambiarsi di abito per far sí che non fossimo

distinti da altri popoli, segno che il razzismo nasce in sartoria e che la differenza tra le nazioni si misura in buona parte mediante i vestiti. Nei mercati nessuno ci fermava, nelle stazioni nessuno ci chiedeva niente. E dormivamo felici e indisturbati sulle panchine, assieme ai profughi di Jugoslavia e d'Albania, brindando a vodka con alcuni georgiani ed un nigeriano, mentre a Salonicco aspettavamo il treno per Istanbul con due ragazze australiane, Helen e Meghen.

Per quanto riguarda il vestiario e il bagaglio è opportuno fare una distinzione. Questo viaggiare su strada ferrata si ricollega al transito delle vecchie carovane, al nomadismo, ai viandanti, ai pellegrini, agli autostoppisti. L'Inter rail-man viaggia, non compra merce-turismo e si guadagna le sue incuriosite esplorazioni con lunghe ore di viaggio.

La preparazione del bagaglio

Le cose che ci servono per viaggiare sono davvero poche. Soprattutto quando ci si muove in treno, attraversando e raggiungendo mète piú o meno civilizzate. Se proprio si avesse bisogno di qualcosa, lo si può comprare o chiedere in prestito.

Se si eccettuano gli effetti strettamente personali e alcuni essenzialissimi capi d'abbigliamento, oltre ad un coltello multi-lama e qualche accessorio, rimarrà soltanto da organizzare la disposizione e l'entità di alcuni pezzi di carta di diversa natura (documenti, cartine geografiche, soldi). Non vi è nient'altro di veramente indispensabile. Se si vuole stare veramente leggeri potremmo considerare anche di lasciare a casa il sacco a pelo. Ma bisogna pensarci bene e conoscere le zone, la frequenza dei treni notturni e le temperature di dove si andrà. In generale, dato che si attende spesso il treno di notte, al freddo, e che si può dormire anche all'aperto, è bene portarsi il sacco appresso. Ma non deve essere un obbligo. Quando andammo in solitario in Grecia e Turchia e poi in Francia non portammo con noi il

sacco, anche se ce ne pentimmo in diverse occasioni. Rimediammo coprendoci con l'intera dotazione di vestiario e, laddove non fu sufficiente nemmeno quella, accendemmo un fuoco (la ruralità delle stazioni greche e turche lo permette).

Nel 1991 il resistentissimo Gianluca detto ''Mastino'', Claudio e Ricky, in Svezia e Danimarca, dormirono in tre coprendosi con un solo sacco a pelo. Non è una soluzione da disdegnare il dividersi anche il piú necessario accessorio, se si viaggia in gruppo: si ridurrà ancora di piú il bagaglio.

Elenchiamo alcune liste di equipaggiamento completo, cosí come le abbiamo sperimentate e ideate nel corso dei nostri e degli altrui viaggi, a partire dagli abiti.

Vestiti

Per periodi che vanno da giugno a settembre, dalla Spagna alla Norvegia consigliamo i seguenti capi di vestiario, considerando per comodità medotologica il viaggiatore nudo:

— due paia di slip
— un costume da bagno
— un paio di pantaloni corti con tasche (anche interne)
— un paio di calzini
— una casacca oppure un maglione, meglio se con tasche
— una maglietta a maniche corte
— una camicia
— eventuale seconda maglietta
— ciabattine (da utilizzare anche come seconde scarpe)
— scarpe robuste, comode e che si asciughino presto. Devono essere soprattutto molto comode. Alle scarpe completamente impermeabili non crediamo troppo. Meglio avere delle scarpe che si asciughino presto. Le scarpe piú appariscenti, come le moderne scarpe da

ginnastica, sono piú appetibili, ossia è piú probabile che, toltele per dormire, ci vengano sottratte. Arrivare in una grande metropoli con le scarpe da montagna, come spesso si vede fare, ci sembra inutile.
— un k-way
— un paio di jeans. Il problema è quello di trovare la condizione adatta per lavarli o, se si ha qualche soldo da spendere, una lavanderia che asciughi subito i pantaloni. In questo caso non portatevi nemmeno il sapone da bucato. Qualora si abbiano condizioni climatiche adatte basta un lavandino per poterli lavare e un luogo per stenderli. Se volete fare il ''selvaggio'' allora non c'è problema. Portatevi solo un paio di pantaloni, quello che indossate ed anche una sola camicia (oltre ad una maglietta e a un paio di pantaloncini). Tutti i capi d'abbigliamento diverranno a lungo andare presto di un color treno, che è una specie di grigio-marroncino. Non avrete bisogno d'altro. È inutile e genera solo puzza e fatica sulle spalle l'accumulo di capi sporchi nello zaino. Non vi è alcun motivo per farlo. L'unico inconveniente è che non potrete variare il vostro abbigliamento. Questo ci sembra un elemento del tutto trascurabile. Vi è qualcuno, come il nostro amico Valerio detto ''Coupé'', che ha eliminato persino gli slip (scandalizzando i bacchettoni), anche se negli ostelli talora è costretto a dormire vestito. Anche se non volete seguire il suo esempio, si può andare in giro senza slip quando li abbiamo lavati. Per le ragazze vi potranno essere alcune differenze, ma il bagaglio dell'Inter rail-girl non differirà poi di tanto.

L'esiguità di questo bagaglio potrà forse meravigliare, ma praticando un lavaggio continuo, beninteso non eccessivamente frequente, dei capi impiegati, non si avrà bisogno d'altro. Inoltre il costume da bagno e i pantaloncini possono anche fungere da mutande e gli stessi pantaloncini si possono indossare quando si lavano i pantaloni. Se si dovesse sentire freddo anche con la totalità del vestiario in-

dosso, si può ricorrere al metodo dei vecchi ciclisti, rivestendosi di carta di giornale o addirittura di carta igienica, come fece Ricky su un battello norvegese nel 1990. Se si viaggia in stagioni piú fredde cercate lo stesso di non appesantire lo zaino, anche se indosserete vestiti e scarpe piú pesanti, giaccone, cappello, guanti, etc.

Alcuni posseggono un vestito-feticcio, che indossato per tanto viaggi ha ormai acquisito un significato particolare. Preferiamo sempre i vecchi abiti, collaudati in viaggi precedenti, ai vestiti nuovi, che bisogna stare attenti a non rovinare e che invece si rovineranno. Lo stesso dicasi per le scarpe. Ricky ha il suo mitico Panta-Ricky, divenuto ormai un simbolo, noi abbiamo una casacca verde e una camicia rossa, garibaldina, che con la consuetudine dei treni diventa bordeaux, Pierone, fisarmonicista e grande viaggiatore, ha dei pantaloni che da alcuni anni dice di voler buttare. Sono abiti di poco conto, ma impreziositi dalle percorrenze.

La tattica di "espulsione graduale"

Per quanto concerne i vestiti e gli effetti personali si può anche decidere di mettere in atto il metodo di "espulsione graduale", piú volte da noi sperimentato. Si tratta di portarsi dietro una quantità sufficiente di vestiti vecchi e di sbarazzarsene in una certa misura quando sono sporchi, permettendo di imbarcare cibo o semplicemente di alleggerirsi le spalle. In certi Paesi i vestiti si possono vendere, barattare o regalare, cosí come altri accessori. Qualora si decida di gettare via qualcosa, sarebbe bene lasciarlo in un luogo visibile e dove possa essere raccolto da qualcuno che ne possa avere bisogno, invece di buttarlo nella spazzatura. Lo stesso dicasi per i libri e le mappe che non ci servono piú, ma che nello stesso luogo potrebbero servire ad altri, e che talvolta ci capita di trovare o che ci vengono regalati quando piú ci servono.

Effetti personali

Anche gli effetti personali, come il sapone, lo shampoo dovranno essere calcolati in base al consumo graduale.

Vi è una considerazione da fare sul dentifricio: esso non è necessario. Un giorno il nostro amico Pierone ci confidò che non lo usava da dieci anni, senza per questo aver avuto nessun problema dentale. Non lo usammo piú. L'unica utilità della pasta dentale è che profuma l'alito. Tutto sommato gli articoli davvero indispensabili sono lo spazzolino, una saponetta, lo shampoo e l'asciugamano, ma anche di quest'ultimo si può fare a meno con opportune strategie di ripiego. Se si decide di portarsi un asciugamano, questo non dovrà essere troppo grande, diciamo 50x70 cm, in ogni caso dovrà essere abbastanza vecchio o di poco conto, in modo tale che lo si possa tagliare eliminandone una parte o gettarlo via del tutto per alleggerire il bagaglio. Noi non portammo asciugamani nella nostra ultima Inter rail, adoperando quelli di carta dei treni e dei bagni pubblici, oltre che quelli degli alberghi, nelle poche volte che vi andammo. Per asciugarsi senza asciugamani si può fare come facemmo nel novembre ateniese con ottimi risultati: ci si asciuga prima con il fazzoletto, lo si strizza e si ripete l'operazione piú volte, e poi ci si finisce di asciugare con la casacca. Poi si mettono ad asciugare la casacca e il fazzoletto al sole, all'aria aperta o su una fonte artificiale di calore (un termosifone, la ciminiera di un traghetto) e/o di aria. In alternativa all'asciugamano c'è anche chi fa uso della pelle di daino, come suggerisce Mauro, autore anni fa di un Roma-Kabul in autobus.

— uno spazzolino
— un rasoio ogni 10 gg. di viaggio previsti (facoltativo: la barba o una piú o meno pronunciata peluria è quanto di piú comodo e mimetizzante possa esistere)
— mezzo tubo di schiuma da barba (facoltativo, vedi sopra)

— mezza saponetta da bucato. Il sapone si può procurare anche sui treni e in altri luoghi pubblici. Sarebbe giusto prelevare soltanto la quantità che ci necessita
— mezza bottiglia di shampoo (con i capelli molto corti ovviamente se ne risparmierà molto).
Per le ragazze vi saranno delle differenze e alcune quantità saranno maggiori, probabilmente. Il consiglio che possiamo dare loro è di non trasportarsi dietro intere valigette per il trucco. I capelli lunghi vogliono maggiori cure, una spazzola, un balsamo, ma tutto ciò si può reperire in formato ridotto
— fazzoletti di carta, meglio ancora salviettine profumate per neonati, utilissime per l'igiene intima. Inoltre vi saranno altri accessori a seconda delle esigenze, come assorbenti per le donne, creme per pelli delicate, etc.

Guide, libri, documenti

Carta d'identità, se si decide di viaggiare soltanto nella Comunità Europea, o ancor meglio passaporto, sono ovviamente indispensabili. Per quanto riguarda le guide turistiche è opportuno scegliere tra quelle che riportano un buon numero di dati storico-culturali piuttosto che lunghe liste di boutiques. Esaminate pure altri libri, stando attenti a quelli costosi e voluminosi che non dicono nulla. Si possono prendere appunti da diverse guide e da libri vari in qualche biblioteca, se si ha tempo. Dati i prezzi, le guide turistiche, soprattutto se intendiamo visitare diversi Paesi, si possono visionare e parzialmente trascrivere in biblioteca o da qualche altra parte. Possiamo anche farcele prestare da qualche amico volenteroso, disposto a vedersele riconsegnare piú stropicciate di prima. In genere, se si ha un po' di tempo, è meglio fotocopiare, in formato ridotto e su entrambe le parti del foglio, sfrondando attentamente le guide di tutto ciò che ci sembra inutile, come le indicazioni degli hotel di lusso, dei ristoranti, dei casinò e degli affitta-yacht. Si porti la

guida intera solo se è necessario. Se si decide di visitare un qualche luogo, una minima indicazione preliminare dovremo pure averla, anche se c'è chi viaggia soltanto per andare. Una carta d'Europa è comunque necessaria anche per l'erranza piú aleatoria, non foss'altro che per puntare a caso il dito per decidere la destinazione successiva, come fanno alcuni pazzerelloni.

Ricordatevi di scrivere su un foglietto (non usate il pennarello che si può scolorire) una lista di numeri telefonici e la copia dei numeri dei documenti, di eventuali traveller's cheques che potremo cosí bloccare in caso di furto. L'Inter rail se viene perduta bisogna rifarla.

Il cibo di partenza

Quello del cibo di partenza è un argomento molto dibattutto. Entrambe le principali teorie, che ora brevemente esporremo, hanno buoni motivi da addurre. Secondo alcuni, come Ricky, bisognerebbe portare in valigia piú cibo che vestiti per poter risparmiare sui generi alimentari, potendosi nel contempo apprezzare le gioie della cucina casareccia, anche se alla fine si tratta pur sempre di scatolette. A noi è sembrato invece che non si risparmi poi troppo a portarsi il cibo da casa, mentre se ne può comprare sempre di fresco nei supermercati, che sono piú economici e sono sparsi un po' dovunque (almeno in Europa). Ci sembra che si possa fare a meno di sobbarcarsi di un carico esagerato di cibo, anche perché quello deperibile è di solito meno nutriente di quello fresco. Possiamo invece, per le nostre peregrinazioni, dotarci di una scorta di emergenza, soprattutto a base di cibo molto nutriente, come barrette energetiche, vitamine, sali minerali, muesli, frutta secca, cioccolato, etc.

Il sacco a pelo

Abbiamo già accennato a questo indispensabile accessorio. Oltre ad essere diventato il simbolo di un modo di

viaggiare, esso fa risparmiare molto denaro e permette di dormire praticamente ovunque. Sono da preferirsi i modelli leggeri, che diventano abbastanza piccoli una volta arrotolati. Esistono attualmente numerosi modelli che vanno dal sacco a pelo napoletano da quindicimila lire a quelli di piumino d'oca che costano dalle centoventi alle duecento mila lire e oltre. La scelta dipende ovviamente dalle temperature, dalle condizioni di pernottamento che si prevedono, dal gusto e dalla disponibilità economica di ognuno. I materassini hanno un'utilità relativa: anche se rendono piú comodo il sonno, ingombrano. In caso di terreno bagnato basterà stendere per terra un telo di nylon, che durante il trasporto può essere avvolto attorno al sacco.

Lo zainetto

Come contenitore del nostro bagaglio abbiamo bisogno ovviamente di uno zaino. Ma ce ne basterà uno di ridotte dimensioni, di quelli che si usano per andare a scuola. Lo zainetto deve essere comodo, non deve stancare le spalle, non si deve rompere sul piú bello e deve essere disponibile ad accogliere qualche cosa in piú rispetto al bagaglio iniziale. Dimentichiamoci gli zaini da campeggio con l'intelaiatura. Il bagaglio da treno è molto piú piccolo. Non andiamo in campeggio! L'Inter rail è un'arte ben piú sottile e strategica.

Medicinali

La dotazione di medicinali dipende dal luogo in cui si viaggia. Vi sono però alcuni prodotti "universali", disinfettanti e antisettici naturali come il propoli o contenenti cloro come l'Amuchina, che si utilizza pura per ferite di vario genere, punture d'insetti o disciolta in acqua in varie percentuali per disinfettare l'acqua da bere.

Non dimenticate qualche aspirina, vitamine varie, sali minerali, soprattutto nei climi caldi e quando si cammina

molto, utili per integrare una dieta che deve essere comunque molto nutritiva. In certi luoghi è necessario l'antizanzare e un antibiotico per problemi intestinali seri, come il Bimixin. Anche il carbone vegetale è un ottimo requilibratore dell'intestino e risolve anche casi di diarrea abbastanza forte. Per il problema opposto è bene portare con sé una bustina di magnesia: ne sa qualcosa Claudio che nell'89 soffrí per otto giorni di costipazione, divenendo alla fine di un colore grigino, e solo il salvifico intervento di Flavio, che in Olanda gli donò generosamente la sua preziosa dose di "San Pellegrino", risolse la questione.

Nel caso insorgano vesciche ai piedi, vi si possono incerottare sopra degli spessori a forma di ciambella con cui circoscrivere la zona dolorante. Le scarpe nuove giocano brutti scherzi: se potete indossatene un paio già rodato.

Se non avete un antizanzare ci si può "aromatizzare" con il fumo di un fuoco, in modo da risultare sgraditi agli insetti.

Accessori

Procuratevi oltre a un buon coltello multi-lama (preferibilmente il tipo svizzero, ma non necessariamente originale) anche un cucchiaio, meglio se non troppo grande, che può sopperire anche alla mancanza di forchetta. A titolo di esempio però diremo che nelle nostre Inter rail 1990 e 1991 non avevamo alcuna posata ed adoperavamo soltanto il coltello.

Un altro utile accessorio è un pezzo di nylon (dimensioni 1x2 o 2x2 m), che può essere anche un pezzo del grigio sacco dell'immondizia, oppure l'apposito telo in poliestere messo in commercio da diverse ditte, che può servire per ripararsi da una pioggia particolarmente insistente, per adagiarvi sopra il sacco a pelo, per avvolgerselo intorno al busto in caso di freddo intenso.

Efficace ma quasi superflua può rivelarsi anche una tazza di metallo, da usare come bicchiere, piatto, pentola

(specie se si decide di portare un fornelletto a gas o ancora meglio a combustibile solido, tipo l'Esbit). Personalmente non l'abbiamo mai portata.

Per dormire in pace sono necessari un paio di tappi per le orecchie e magari anche degli occhiali da sole. Una torcia può essere utile per ispezionare i luoghi all'aperto dove si intende dormire, per illuminare vagoni bui, etc.

Una busta di plastica è utile al posto delle ciabatte per porla sotto ai piedi quando si fa la doccia, senza il rischio di prendersi le verruche o altri funghi. Inoltre è utile come contenitore generico, come cappello o come panciera in caso di pioggia o freddo intenso, come gabinetto portatile (vi si può defecare dentro all'occorrenza), come copri-zainetto in caso di pioggia, come cuscino quando ci si siede su superfici bagnate, come contenitore di panni sporchi, di alimenti o di oggetti che temono l'acqua. Avrete capito, vista l'utilità dell'accessorio, che è meglio portarsene dietro un paio.

Anche il fazzoletto possiede una notevole quantità di funzioni. Serve ovviamente per soffiarsi il naso, come polsiera, come fascia per la testa o fazzoletto da collo tergisudore, come sciarpa, maschera anti-polvere, benda per gli occhi, utilissima in treno quando incontriamo gente che si dedica alla lettura anche di notte. Il fazzoletto serve inoltre come breve legaccio, corda, per assicurare delle buste allo zaino, cappello (facendo un nodo semplice per ognuna delle estremità, come i patatari ambulanti campani), contenitore, asciugamano, tovagliolo, tovaglia per mangiare, carta igienica (riciclabile) in caso ci si accorga troppo tardi di non avere niente con cui pulirsi; inoltre serve come tappo quando si deve fare il bucato in quei lavandini (e sono numerosi) che non ne posseggono uno. Se poi siete dei romanticoni il fazzoletto serve anche per salutare dal treno o dalla stazione al momento di separarci da qualcuno.

È importante, specialmente se si viaggia d'estate, portarsi appresso una bottiglia di plastica, di quelle delle bibite

o dell'acqua minerale per esempio, allo scopo di adoperarla come borraccia, con il vantaggio rispetto a quest'ultima di poter essere gettata se non dovesse essere piú utile. Le borracce termiche, costose e in realtà solo parzialmente isolanti, pesano molto e sono poco capienti. Essenziali sono anche fiammiferi o accendino.

Ci siamo resi conto che può risultare utile anche una piccola zeppa di legno, per esempio si può adoperare a tale scopo una mezza molletta da bucato, allo scopo di bloccare per vari motivi porte di diverso tipo. Se volete chiudere un bagno senza chiavistello basterà conficcare tra la porta e lo stipite detto accessorio. Parimenti quando sui treni si dorme per terra davanti al bagno e vicino alle due porte scorrevoli che immettono nei collegamenti tra i vagoni, è bene fissare il cuneo tra la porta a voi prossima e il binario sul quale la porta stessa scorre (i passeggeri che adoperano il passaggio potranno tranquillamente passare aprendo l'altra) onde non farselo aprire in testa o su un braccio mentre si sta dormendo piú o meno beatamente.

Non possiamo fare a meno di un orologio. È indispensabile per chi viaggia con i treni, anche quando la puntualità di questi lascia molto a desiderare. Bisogna decidere, dopo un breve esame di coscienza, se scegliere un modello con sveglia o se si è in grado di farne a meno fidando del proprio orologio biologico, che è facile allenare. Bisogna anche, ovviamente, essere disposti a perdonarsi tutti i "treni-mancati-perché-si-dormiva". Essenziali anche un paio di penne (non pennarelli perché come abbiamo già detto l'acqua li dissolve) ed una matita.

Fotografare

Il problema della macchina fotografica è molto discusso. Non riguarda tanto il fatto di portarsi o meno la macchina appresso, anche se la maggioranza delle persone che viaggiano ne fanno uso. C'è il rischio di distrarsi dalla visio-

ne diretta, dal contatto vivo con i posti che si visitano, sottomessi allo sguardo dell'obiettivo, trasformando il viaggiatore in un facitore di reportage. Una foto non restituisce quasi nulla di un luogo, pur ritraendone le fattezze.

La fotografia a scopo documentario ha una sua utilità. Altri si producono nella foto d'arte, ma solo pochi ottengono dei risultati. È opportuno pensare bene se portarsi dietro o no una macchina fotografica. Si può tuttalpiú ricorrere a piccole e leggere macchinette automatiche (quale fastidio proviamo nel vedere i turisti curvi sotto quelle ingombranti borse per fotografia, danno per le spalle e manna dei ladri!). L'uso della macchina fotografica per noi non è indispensabile per un motivo fondamentale: tutto ciò che di bello esiste al mondo è già stato fotografato ed è disponibile in cartolina a modico prezzo. Sarebbe allora auspicabile l'invenzione di sagomine autoadesive con il nostro ritratto da apporre su un apposito spazio di cartoline prestampate da comprare sul luogo con l'immagine delle vedute piú suggestive si avrebbe lo stesso effetto e si spenderebbero meno soldi. D'altra parte i luoghi piú incantevoli del mondo sono stati utilizzati per girare i film di 007, come le Meteore in Grecia o il Yerebatan Sarayi di Istanbul, per cui anche il videografare soggiace alle stessa vanità. Ma è innegabile che le foto di gruppo, cosí come certe situazioni abbiano un loro fascino documentario e sentimentale, per cui può far piacere ritrarle. Va detta un'altra cosa. Nelle nostre esperienze di viaggio abbiamo notato che è molto facile incontrare persone che posseggono una macchina fotografica, per cui ci si può far spedire i negativi da chi ha scattato le foto, avendo cosí il nostro bravo ricordo senza dovercele trasportare appresso. Ciò significa anche affidarsi all'incontro fortuito, alla promessa della spedizione da terre lontane, inserire elementi di àlea, in parole povere significa confidare ancora una volta nel viaggio.

Il bagaglio "super compact"

Al termine della nostra Inter rail del 1990, rientrando in Italia dalla Jugoslavia, poco prima di arrivare a Trieste, ci rendemmo conto che il bagaglio, non soltanto per quanto riguarda il vestiario, poteva essere ulteriormente ridotto. Elenchiamo il bagaglio "super-compact" (sempre comprendendo anche gli abiti che il viaggiatore indossa):

a) vestiti:
   — uno slip
   — un pantaloncino (funge da costume da bagno, seconda mutanda e da calzone corto)
   — un k-way
   — un paio di scarpe
   — una casacca
   — un paio di calzini
   — una camicia
   — una maglietta
   — pantaloni lunghi (p. es. jeans)
   — ciabatte leggere.

b) effetti personali:
   — spazzolino
   — mezza saponetta da bucato
   — un flaconcino di shampoo
   — carta igienica (alla partenza non è necessario sobbarcarsi di troppa carta, che si trova anche strada facendo, sui treni, nei bagni dei bar e delle stazioni, dove talvolta si deve pagare, negli alberghi, dove è opportuno fare il pieno).

   Per le guide, i documenti, il cibo, il sacco a pelo, vale quanto detto in precedenza. Si faccia uso, tra gli accessori, del solo coltello multi-lama.

Il bagaglio "tattico" autunnale

Nel 1991 ancora una volta ci rendemmo conto ancora una volta che il bagaglio poteva essere ulteriormente ridotto. Dipende dalle inclinazioni dei singoli la scelta di questo bagaglio o di un altro: noi possiamo soltanto rendere conto delle nostre piccole esperienze. Si può ovviamente fare di meglio. In questo caso viaggiammo a novembre con temperature che, lo scoprimmo durante il percorso, toccarono in certi casi gli 0 °C. Il bagaglio "tattico" in versione autunnale, considerando il viaggiatore nudo, è il seguente:

— un cappello di lana
— due paia di calzini: un paio da tennis, di cotone e un paio di lana. Le due paia si possono indossare insieme quando fa piú freddo
— un maglione da buttare (per la cronaca il nostro fu abbandonato a beneficio dei passanti sulla panchina della stazione di Argos, in Grecia, dopo 15 ore di attesa e un treno perso perché dormivamo)
— una camicia di flanella
— un piumino, di colore scuro, a tinta unica, per esempio blu (non dà nell'occhio ed è mimetico). Deve avere tasche capienti ed essere impermeabile. Il piumino deve divenire quasi un secondo zaino: nelle sue tasche riporremo le cose piú indispensabili, in modo da alleggerire lo zaino
— un paio di jeans, con taschette varie per i soldi
— un paio di scarpe
— due buste di nylon
— un paio di mutande
— un costume da bagno (se si pensa di andare al mare o in piscina)
— un pantalone della tuta da ginnastica. Serve sia come secondo paio di pantaloni che, soprattutto, come sovrapantalone o sottopantalone da indossare quando fa freddo

— una camicia e una maglietta. Sceglierli con cura, come i pantaloni. Infatti i capi appena menzionati si possono tenere addosso anche per cinque giorni di seguito, se si sceglie per il nostro viaggio un ritmo veramente Inter rail, per cui devono essere molto comodi. Da parte nostra cerchiamo di evitare le fibre artificiali, che si elettrizzano, pizzicano, non fanno traspirare, infastidiscono piú o meno intensamente a seconda del soggetto. È molto meglio il cotone. Ma la fibra artificiale siccome fa schifo si butta anche piú volentieri
— anche in questo caso non mancano guide varie e se preferite anche libri di lettura piccoli e leggeri, anche semanticamente parlando, dato che il molto treno strapazza un po' i cervelli
— una penna e un quaderno
— un registratore a micro-cassette, per appunti rapidi e ricordi sonori di varia natura
— un fazzoletto. Abbiamo già elencato le sue molteplici funzioni.

Soldi e prezzi

La parsimonia in viaggio è un esercizio di virtú, anche se è bene portare con sé una somma bastevole per ogni emergenza. Dare sempre un'occhiata in giro e chiedere i prezzi prima di comprare qualcosa è un'abitudine da non dimenticare. Viaggiare con la carta di credito del babbo o con somme spropositate palesa soltanto una scarsa comprensione del fenomeno Inter rail. Lo stesso valga per coloro che dilapidano i loro modesti capitali in attività inutili e spesso dannose persino alla salute.

Si consiglia di dividere il denaro tra tasche diverse, compreso il portafoglio, dove se ne riporrà una piccola quantità per accontentare eventuali aggressori (si possono usare anche due portafogli), ma dove assolutamente non dovran-

no trovar posto i documenti e l'Inter rail, che vanno collocati in un'altra tasca.

Approviamo l'uso delle taschette da collo, anche se personalmente non le abbiamo mai utilizzate, sembrandoci un nascondiglio troppo scontato. Sono efficaci le tasche interne, che vanno assicurate saldamente agli abiti, o che si possono fissare saldamente all'interno delle tasche dei pantaloni con delle spille da balia. La cinta con dentro i soldi ormai la conoscono i ladri di tutto il mondo: regolatevi di conseguenza.

Cambiate le lire in dollari o traveller's cheques, e magari nella moneta dei Paesi in cui si conta di fermarsi piú a lungo, per evitare cambi svantaggiosi. In Europa si possono portare anche le lire italiane, ma il cambio talvolta è piú conveniente con i dollari. I traveller's cheques, se ci vengono sottratti o si perdono, avendone la cifra di serie e telefonando tempestivamente ai numeri indicati, ci possono essere rimborsati dalla banca.

Paese che vai, prezzi che trovi. Quando si pensa ad un viaggio è bene considerare anche questa voce. Secondo un recente sondaggio risulta che in Europa le città piú care sono Oslo, Stoccolma ed Helsinki, seguite da quelle svizzere, Copenaghen, Londra, Roma e Milano, dove si spende quindi piú che in Francia, in Spagna e negli altri Paesi europei. Inoltre non tutti i prezzi sono alti o bassi allo stesso modo che da noi, quindi è opportuno vagliare di volta in volta che cosa convenga comprare e cosa no.

Per risparmiare al massimo il nostro consiglio è di fare la spesa al supermercato di giorno in giorno per non appesantirsi troppo (creandosi una piccola riserva per i giorni festivi e per quando si va in luoghi dove è difficile trovare cibo a buon mercato) e di non mangiare nei ristoranti, salvo che in quelli economici quando non se ne può fare a meno.

Insieme o soli

Quelques instants plus tard, les trois compagnons de route étaient installés dans le projectile, dont ils avaient vissé interieurement la plaque d'ouverture, et la buche de la Columbiad, entièrement dégagée, s'ouvrait librement vers le ciel.
Jules Verne, "De la terre á la lune"

Il viaggio in treno ammette diverse soluzioni per quanto riguarda la formazione degli equipaggi. Nemmeno il viaggio in solitario o solistico risulta in treno disdicevole. Ogni numero di persone ha i suoi vantaggi e i suoi svantaggi. Certo che piú si è, maggiore sarà l'inerzia del gruppo, ma vi sono i pareri discordi. Se si decide di incontrare tanta gente ci si può sempre dare appuntamento. In genere è meglio muoversi in due, tre o da soli. È meglio conoscere bene il compagno con cui si parte, le sue inclinazioni rispetto alle nostre, onde non avere problemi mentre il viaggio è in corso. Vi sono esempi anche molto illustri di viaggi andati male per via di un equipaggio mal assortito. Non andrete sulla luna, quindi al limite ve ne potrete anche andare per conto vostro o assieme ad altri. È bene che la compagine sia ben affiatata, altrimenti il viaggio diventa una lunga seduta parlamentare.

Quando si viaggia in troppi si può non trovar posto negli ostelli o nelle pensioni, si rischia di frammentare la comitiva durante il tragitto in treno o in albergo.

Il numero massimo di viaggiatori, se si possiede già una qualche minima esperienza, sarebbe di tre. Con questo non vogliamo definire un assioma, ma in tre si raggiunge il maggior equilibrio in innumerevoli circostanze. Si trova posto in treno e in ostello, si può prestare un valido soccorso

nel caso che uno dei tre si ammali, si garantisce una buona forza d'impatto in caso di eventuali minacce nonostante il numero minimo, si scoraggiano eventuali aggressori. Non è un caso che il tre sia considerato un numero perfetto al pari dell'uno e che l'equipaggio delle navicelle spaziali "Apollo" e "Soyuz" fosse composto da tre persone (ma è pur vero che in altre navette v'erano uno o due astronauti). Si possono anche dividere i compiti, in modo che ognuno dei membri dell'equipaggio, come nei viaggi seri, si occupi di qualcosa, per esempio chiedere informazioni, in quanto conosce una data lingua, scrivere gli orari dei treni, leggere le guide, fare la spesa, tenere una cassa comune, etc.

Anche viaggiare in due è molto interessante: si stabiliscono dinamiche psicologiche diverse rispetto al trio. Al duo si richiede un forte affiatamento e capacità psico-fisiche simili, ma anche complementari. Massimo afferma di preferire il viaggio in duo, per il particolare rapporto di solidarietà che si viene a creare. Un celebre duo, quello formato da Domenico e da Andrea, intraprese nel 1985 un'Inter rail memorabile, che dalla Scandinavia giunse fino al Marocco, contrassegnata da ritmi serratissimi e da un impavido coraggio.

Il viaggio in solitario è forse la forma piú virtuosistica. Allo stesso tempo pericolosa e avvincente, massacrante e gratificante, la forma individuale impone una rigorosa disciplina e una sempre vigile attenzione, anche mentre si dorme.

Il lato positivo del viaggio in solitario è quello di poter stabilire itinerari personalissimi, ritmi particolari, variazioni sul tema che una comitiva non permetterebbe mai. Inoltre, anche se si trascorre buona parte del viaggio da soli, in realtà si è sempre in compagnia, si entra in contatto piú schietto e si fa la conoscenza di altre persone, stabilendo un contatto sociale che il viaggio in gruppo rischia di incanalare in forme piú prevedibili, essendo la comitiva una sorta di piccolo nucleo sociale itinerante.

Queste varie forme di equipaggio si possono anche combinare insieme in modi diversi. Nell'89 ad esempio affrontammo il viaggio in sei, con Ricky, Valerio, Flavio, Claudio ed il mitico "Mastino", poi ci dividemmo ed alcuni di noi si dettero ancora appuntamento in posti diversi. Nel '90 Ricky, Patrick e "Mastino" partirono insieme, noi da soli: ci demmo un appuntamento a Marsiglia. La soluzione migliore in questi casi sembra essere la piú varia, ma dipende soprattutto dalle preferenze dei singoli. Il fato spesso gioca con gli incontri. In Grecia incontrammo tre volte, una delle quali sul treno, senza darci alcun appuntamento, le stesse ragazze; un'altra volta reincontrammo Roland, un ingegnere di Norimberga; Ricky nel 1991 incontrò casualmente ad Amburgo un ragazzo torinese che aveva conosciuto l'anno prima sul Barcelona-Cerbère.

Abbiamo sperimentato sia il viaggio in comitiva che quello in solitario; possiamo dire che ognuno di essi ha le sue caratteristiche peculiari. L'ideale sarebbe provarli prima o poi tutti e due, per lasciarsi confidare da ognuno i suoi piccoli misteri.

Dormire, mangiare, andare al bagno

Non avevo dormito da tanto tempo
che mi sentii troppo stanco per
imprecare e fare scene e mi misi
a dormire; mi rannicchiai sul sedile
con la mia valigia di canapa per
cuscino, e dormii fino alle otto
del mattino in mezzo ai sussurri
di sogno e ai rumori della stazione e
a centinaia di persone che passavano
Jack Kerouac, "On the road"

Stanchezza e fame

Sia il dormire che il mangiare, come nella vita di tutti i giorni, sono momenti essenziali di qualsiasi viaggio. Né l'uno né l'altro, per scarsità di tempo o per altre cause, vanno assolutamente trascurati, a pena di gravi conseguenze. Anche se è facile quando si viaggia rinviare il momento dei pasti o ridurre le ore di sonno, bisogna cercare di recuperare, utilizzando al meglio gli spostamenti in treno.

Nel 1989, abbandonata Alicante dove Ricky aveva ormai posto fissa dimora assieme a due amiche torinesi, partimmo all'ora di pranzo alla volta di Madrid, dove arrivammo la sera stessa, verso le 21. Sistematici esausti sopra una scomoda poltroncina, tentammo piú tardi di dormire. A mezzanotte fummo svegliati da un poliziotto, che ci annunciò la chiusura della stazione (a Lione allo stesso scopo ci aizzarono contro i cani, con un povero vecchio usarono i calci). Privi finanche del sacco a pelo, trovammo riparo in un'aiuola, situata sul tetto della stazione, a cui s'accedeva tramite una scala mobile. Cercando di prender sonno con l'intera dotazione di vestiario indosso e con lo zaino in spalla (vi consigliamo di farlo, indossandolo al contrario, per ridurre le possibilità di furto, oppure di usarlo come cuscino)

ci palleggiammo inquietamente tra l'aiuola e una panchina poco distante, tentando invano di prendere sonno. Fu una notte poco tranquilla, abitata ad un certo punto anche da un paio di miserevoli individui che passeggiavano guardando una rivista pornografica.

Il mattino seguente affrontammo la visita di Madrid in uno stato a dir poco penoso. Prendemmo, ancora con il buio (saranno state le cinque) la metropolitana: le gambe non ci reggevano in piedi, dovevamo sostare ogni dieci metri per mancanza assoluta di forze. Cercammo di procurarci un alloggio per la notte successiva: ci ritraemmo schifati, dopo aver visitato una squallidissima pensione a una stella, dove letti cenciosi trovavano posto in stanze senza finestre che a malapena li contenevano, il tutto a prezzi proibitivi. A digiuno, ormai senza piú forze, dopo aver vagabondato ancora un po', partimmo alla volta di Roma, dove arrivammo dopo 36 ore.

Un altro caso di stanchezza all'ultimo stadio fu quello in cui incorremmo assieme ad altri amici (erano Flavio, Ricky, "Coupè", "Mastino" e Claudio) nel 1989 a Londra, di ritorno da un'estenuante maratona scozzese (per qualcuno ancora piú estenuante a causa di certe amiche). All'uscita del British Museum, dopo una visita sommaria e svogliata, crollammo a dormire nel prato antistante senza nemmeno la forza di mangiare. Lo stesso fecero, nello stesso punto e pure di ritorno dalla Scozia, altri viaggiatori Inter rail, che incontrammo piú tardi in Olanda. Capimmo che in queste occasioni, è preferibile concentrarsi verso un numero limitato di mète, onde non esaurirsi inutilmente; capimmo anche che sonno e fame si tirano a vicenda, riducendo presto all'esaurimento persino l'esercizio della volontà.

In alcuni casi si può saltare il pranzo, come generalmente conviene fare per non perdere tempo e non appesantirsi, o addirittura mangiare ogni ventiquattr'ore, come facemmo per tre giorni in Turchia e Grecia. Infatti dopo uno yoghurt comprato al mercato di Kohya per pranzo mangiammo 28

ore dopo ad Istanbul, dopo altre 24 ore a Salonicco e dopo altrettante ad Atene.

Dormire in treno

Viaggiare in Inter rail comporta inevitabilmente la scelta di dormire in treno, se si vuole risparmiare tempo e denaro. Bisognerebbe riuscire a dormire a comando: farlo in Inter rail non è molto difficile anche perché si è quasi sempre stanchi. Anche nell'attesa del treno in stazione si può dormire (con sveglia magari), sfruttando ore altrimenti noiose.

Dormendo in treno vi sono due possibilità, fermo restando che il viaggio dovrà durare un numero sufficiente di ore per permettere un riposo adeguato. La prima, tatticamente preferibile, è che si arrivi in una città che ci interessa visitare. Si tratta soltanto di annotare, appena arrivati in stazione, ossia prima di cominciare la visita (per evitare ritorni in stazione e lunghe attese) gli orari di partenza per una o, se siamo in dubbio, piú destinazioni. La seconda eventualità è che il luogo di arrivo non rivesta per noi alcun interesse. Dovremmo allora esserci informati previamente delle località interessanti che si possono raggiungere in tempo utile dal luogo di arrivo (se è una stazione intermedia, se la si ha, si può usare una sveglia per non arrivare da un'altra parte). Se non si può sapere niente su eventuali coincidenze, scegliete allora come vostra destinazione una stazione principale, che avrà sicuramente un traffico ferroviario maggiore e quindi avrete piú possibilità di scelta di quante non ne avrete nelle secondarie. Se i nostri obiettivi sono di piccola portata e abbiamo sufficienti informazioni, in base agli orari ferroviari possiamo crearci delle tabelle di marcia piú o meno approssimative per poter vedere piú luoghi nello stesso giorno. Viaggiando in treno di giorno possiamo mangiare, riposare o consultare una guida.

Esistono per dormire treni piú o meno comodi. Per esempio quelli delle ferrovie belghe che prendemmo nel-

l'89 per arrivare in Olanda facevano pietà, montando sedili con uno schienale esattamente a 90° rispetto al piano d'appoggio e con braccioli fissi, sui quali è impossibile sistemarsi per dormire. I vagoni francesi e spagnoli a scompartimento hanno sedili piuttosto stretti, contenendo ogni scomparto otto posti. Quelli italiani con sei posti e sedili abbassabili sono, per quanto concerne il dormire, i migliori, mentre quelli italiani piú moderni rientrano nella media europea, sono cioè scomodi, anche se saranno stati definiti "funzionali" da qualcuno. Quelli spagnoli possono essere comodi o meno, a seconda del modello. Quelli francesi sono di norma comodi e quelli britannici, a seconda del tipo, oscillano tra "indormibili" e decorosi. Quelli jugoslavi non sono male: i bagni sembrano quelli di casa, con le piastrelle di similceramica e il copri-water in legno. I treni turchi e marocchini possono essere moderni e confortevoli o vecchi e scomodi. Quelli scandinavi sono come delle grandi case.

Si può dormire anche sul portabagagli dello scompartimento, se è vuoto e se non è troppo scomodo, come vedemmo fare ad un austriaco in Francia. Sui vecchi vagoni turchi a scompartimento vi è un piano supplementare di legno sopra la porta d'ingresso. È molto comodo. Vi dormimmo da Istanbul a Konya.

Un treno vuoto è piú comodo di un albergo, uno scompartimento tutto per noi o da dividere in due vale molto piú di una cuccetta. L'uso del sacco a pelo sul treno è molto conveniente. Se non si trova posto ci si può adagiare nel corridoio, magari sdraiandosi con abilità fachirica su tre strapuntini adiacenti (lo abbiamo fatto), sopra al portabagagli come abbiamo già detto o davanti al wc. In quest'ultimo caso è necessario posizionarsi in condizioni di sicurezza rispetto alla porta del bagno, quelle del vagone e quelle scorrevoli (delle due, una si può bloccare con una tacca di legno: vedi "Il bagaglio, accessori"). In genere per dormire bene ci si deve stendere su almeno due sedili, meglio se di fronte (senza scarpe, pena la multa). È opportuno, se si dor-

me seduti per piú notti, fare ogni tanto qualche esercizio ginnico, sollevando le gambe per far circolare meglio il sangue. Allo stesso scopo è opportuno concedersi spesso dei pediluvi, che rigenerano anche i piedi piú stanchi.

Se trovate posto in un scompartimento e siete un gruppo di due o tre persone o vi fate dei complici, potete mettere in atto in casi estremi di stanchezza per stare piú comodi, diversi trucchi per mantenere i posti vuoti. Il primo è quello di fingere di dormire, magari con i piedi nudi bene in vista, per cercare di scoraggiare eventuali disturbatori (anche per questo è importantissimo vestirsi male, di avere la barba lunga, non ci stancheremo mai di ripeterlo). Cosí fecero Patrick, Ricky e "Mastino". Questo primo trucco non sempre riesce. Ve n'è un altro molto efficace, ma che richiede un certo stomaco ed è quello di impuzzolentire lo scompartimento con formaggio o altro. "Mastino" una volta, sempre per cercare di rimanere il piú solo possibile, si finse broncopolmonitico.

La cosa peggiore che può capitare quando si intende dormire in treno, è di incontrare un gruppo di militari che si reca in licenza, per quanto a loro la cosa faccia molto piacere. Lo stesso affollamento si produce ad opera di civili durante i grandi esodi vacanzieri o per il week-end. L'unico rimedio quando vi sono molte persone in attesa di un treno è di identificare la zona meno gremita del marciapiede e di affrettarsi a salire e buttarsi nel primo posto decente che si trova, chiudendo tutto e mettendosi a dormire ben comodi. Se si perde troppo tempo è molto difficile che si riesca a trovare un posto accettabile, specialmente perché chi già occupa gli scompartimenti farà di tutto per non avere altro spazio occupato da voi. Ci siamo chiesti diverse volte se sia meglio salire all'inizio o alla fine del treno, ma questo dipende dai singoli casi. A bordo ognuno ha i suoi gusti: c'è chi preferisce stare al caldo nonostante la puzza di piedi e il sovraffollamento degli scompartimenti e chi invece, pur avendo un posto a sedere a quelle condizioni preferisce sdraiarsi nel corridoio freddo di un semi-postale. Noi apparteniamo alla seconda categoria. Quando saliamo a notte fonda in una stazione intermedia ed il treno è molto pieno, scegliamo senza ulteriori ricerche le amenità che il duro pavimento offre.

Dormire da qualche altra parte

Non sempre si trova un treno che arriva a destinazione di mattina o comunque può succedere di trovarsi in stazione di notte. Si può allora dormire nella sala d'aspetto, su una sedia, su una panchina o per terra, oppure ci si può allontanare per disporsi in un'aiuola o da qualche altra parte, a seconda dei casi. La maggior parte delle stazioni, soprattutto le piú piccole, la notte chiudono. Bisogna quindi trovarsi un posto riparato e tranquillo. L'uso dei tappi per gli orecchi e di una benda poggiata sugli occhi è caldamente consigliato per ovvi motivi di rumore e di luce. Si possono usare anche occhiali da sole o un cappello, non soltanto per ripararsi dalla luce, ma anche per non far capire ad eventuali malintenzionati se si dorme o si veglia. Con questo metodo abbiamo dormito in numerose stazioni europee, in modo sempre confortevole. La panchina del binario numero 10 della stazione di Darmstadt, la biglietteria di Besançon (dove ci destammo tranquillamente verso le sei a fianco della biglietteria e di una lunga fila di persone), l'entrata della stazione di Dijon, le due stazioni di Lyon, quella di Atene, dove il nostro vicino di panchina dormiva con una radio accesa come cuscino, Argos ed altre, tanto per citarne alcune a livello internazionale, ci hanno ospitato degnamente nel corso di diversi viaggi solitari. A Vastervjk e a Boden Ricky, Claudio e "Mastino" chiesero ed ottennero dal capostazione il permesso di dormire sui carrelli postali, che vennero lasciati per loro all'aperto.

Se si vuole dormire sia in stazione che in panchine, parchi, etc. forse è meglio trascorrere la notte in piccoli centri

piuttosto che nelle grandi città, generalmente piú inquiete sotto diversi punti di vista. Ma dalle grandi città partono piú treni, per cui non si tratta di una regola assoluta. Vi è anche un problema forse irrisolvibile, ma l'esperienza e la natura dei casi particolari permettono di optare per una soluzione o per l'altra: dormire in una posizione tale da essere pienamente visibili o in modo da non essere individuabili. Infatti quest'ultima soluzione può essere pericolosa quanto la prima se la nostra posizione non è piú che sicura.

Tra i vari esempi di come si possa dormire una volta esaurita ogni carica vitale ricorderemo quando Ricky e "Mastino" dormirono a Bruxelles (1990) in obliquo, stoicamente sdraiati sui gradini della stazione o quando insieme, a Ostenda, dormimmo seduti e ricurvi sugli zaini. Un'altra grande prova la dettero alcuni dei ragazzi già citati a Bergen, in Norvegia, lo stesso anno. Avendo saputo che l'ingresso in una discoteca era libero vi si recarono, dormendo serenamente, con dei buoni tappi negli orecchi, su comodissime poltrone. Altre volte dormimmo al lato delle strade, come a Micene, sotto il cielo di Grecia, in aiuole, sulle sedie a sdraio di qualche spiaggia, sotto a siepi, etc.

Dormire in un letto

Ogni tanto è conveniente, per ragioni di stanchezza, di clima o di igiene, trascorrere la notte in un'ostello o in una pensione economica. Tanto per fare un esempio nella nostra ultima Inter rail dormimmo sei giorni su trenta in un letto, il resto in treno e in altri luoghi ameni. Può capitare che la pensione in cui decidete di dormire ci sembri non totalmente affidabile, come successe a Londra nell'89, in un ostello indipendente mezzo punk. Il nostro amico "Coupé" raggiunse in quel periodo stati di tensione febbrile, quasi di delirio, confondendo la depilazione frettolosa di una tedesca di Koblenz con innumerevoli iniezioni di droga. Il povero ragazzo dormí completamente vestito, con tutte le scarpe indosso. Da allora invalse l'uso di salutarci con il motto "God save Coupè". Per di piú al mattino Ricky e Flavio scorsero un avventore dell'ostello (unisex, tutti in una stanza) mentre dava sfogo, *manu propria*, ai languori della carne. Sentendo alcuni pruriti nel dormiveglia di quello stesso mattino, ce ne andammo tranquillamente al bagno e ci lavammo abbondantemente con Lysoform-casa, che consigliamo a tutti di portarsi dietro, anche per disinfettare i cessi, magari travasato in una meno ingombrante bottiglietta di plastica. In albergo può anche capitare di dormire con persone mai viste, affittando insieme la camera per risparmiare, come facemmo in Grecia con un canadese che al mattino escamò "I hate mornings!". In ogni caso, appurata ad occhio la personalità del soggetto, tenetevi addosso i soldi, i documenti, il coltello, che rappresentano con le scarpe ciò di cui abbiamo piú bisogno. In ostello è bene riporre al sicuro i soldi, anche se tra chi viaggia vi è una sottintesa solidarietà. Oltre agli ostelli della Youth Hostel Federation, che pubblica ogni anno una guida dettagliata e per cui bisogna fare una tessera, ve ne sono anche di indipendenti, quasi sempre piú puliti e piú a buon mercato di una pensione a una stella. Inoltre nei periodi di vacanza si può pernottare negli ostelli studenteschi.

A Parigi, presso la Cité Universitaire, le principali nazioni posseggono una loro Maison: anche se non sono pochi gli studenti che seguono i corsi estivi di lingua francese, non è impossibile trovare un posto. Nel 1989 alla "Maison du Brésil" pagammo in due, l'incrollabile Ricky e il sottoscritto, una singola e vi vivemmo in quattro con Claudio e "Mastino" introdotti di nascosto nottetempo. C'è da sottolineare una singolare consonanza stilistica. La "Maison du Brésil" fu progettata dal celebre architetto Le Corbusier, esponente di punta del funzionalismo novecentesco: noi procedemmo al pieno sfruttamento dello spazio abitativo in tutte le nostre attività quotidiane e durante il sonno, in piena sintonia non solo con il razionalismo architettonico del progettista

francese, ma anche con il ben noto sovraffollamento delle case di Rio de Janeiro, a cui la "Maison" vagamente si ispira. Se potemmo introdurre nottetempo i nostri amici fu perché avevamo le chiavi dell'entrata. Spendemmo pochissimo. L'anno successivo pernottammo invece alla "Maison de l'Inde". Nelle città piú grandi è probabile anche che appena arrivati in stazione qualcuno vi proponga un albergo economico o un ostello. Fatevi spiegare bene l'ubicazione e le tariffe.

Elenchiamo le operazioni da compiere per accertarsi che una notte in un albergo non ci faccia rimpiangere le panchine della stazione. Iniziate con il chiedere il prezzo al gestore: se non siete convinti restate a lungo dubbiosi, in silenzio. Dite "è un po' caro", congedatevi dicendo che farete un giro e che casomai tornerete "dopo" (vi potranno gridare anche dietro lo sconto). Se vi chiedono il prezzo, se siete in bassa stagione, non abbiate paura a spararne uno basso (anche la metà). Quando avrete trovato un albergo a buon prezzo chiedete di vedere la stanza. Non date soldi prima di averla vista. Qualora proprio non troviate una pensione adatta e non vi sentite proprio a pezzi, potete anche pensare di rimandare i vostri lavaggi e cercare un luogo dove aprire il sacco a pelo. Altrimenti è meglio spendere un po' di piú, piuttosto che dormire male.

Alimentazione

Riguardo alle rivendite di alimentari state attenti a quelle che un canadese definí appropriatamente *tourist traps*, 'trappole per turisti', che di solito sono posizionate nei luoghi piú comodi da raggiungere, vicino ai siti archeologici o alle spiagge e che esigono prezzi esorbitanti. Non usufruite eccessivamente di bar, dove si andrà in casi estremi (quando si è mezzi assiderati, gravemente rintontiti, si ha dormito in treno due notti di seguito).

La cosa migliore è fare la spesa al supermercato, dove si cercheranno di scoprire i prezzi piú convenienti. Ricky

riuscí a trovare, forse in Belgio, dei fagioli a trecento lire al barattolo: ma soltanto lui riuscí a mangiarseli (e avendoli assaggiati questa ci sembra francamente uno suo straordinario dono di natura che altri potrebbero non avere).

La cura dell'alimentazione è essenziale. Non si cerchi di risparmiare sul cibo mangiando pane e marmellata a colazione, pranzo e cena, come qualcuno dei ragazzi ha tentato di fare in un viaggio anni fa per un certo periodo, fino a ridursi in uno stato piuttosto sconveniente. Si comprino uova, formaggio, frutta, pane e latte fresco, i prodotti naturali del luogo (usufruendo della cucina locale si fa una conoscenza piú profonda del luogo visitato). Nella loro Inter rail scandinava del 1990, ad Oslo, Ricky, "Mastino" e Patrick detto "Petriccone" colsero sessantuno mele da un albero piú o meno legalmente accessibile, facendosele bastare fino a Parigi, dove li incontrammo in ottima forma. Nell'Argolide, durante otto chilometri di marcia sulla statale da Argos alle rovine di Tirinto, consumammo circa due chili di ottime arance cogliendole da quei rami che lasciavano sporgere i frutti fuori dal reticolato, rendendoli, oltre che manualmente, anche legalmente coglibili. Se andate in ostello e vi è una colazione compresa nel prezzo, fate il pieno cercando di riempire, oltre allo stomaco, e con opportuna discrezione, anche le borse o le scatole di cartone che avrete casualmente depositato aperte ai vostri piedi.

Tattiche da Inter rail

Tu igitur, qui nunc contum
gladiumque sollicitus pertimescis,
si vitae huius callem vacuus viator
intrasses, coram latrone cantares.
Boetius, Consolatio Philosophiae

Il comportamento

Forse a qualcuno potrà anche sembrare paradossale, ma il modo migliore per non procurarsi grane è quello di non avere paura, soprattutto se questa non ha un motivo concreto di sussistere. Anzi mostrarsi aperti, disponibili, senza cadere però nell'ossequioso è il modo piú sicuro di rapportarsi con gente che non si conosce. La mentalità del turista che fa quello che vuole perché si deve divertire non dovrebbe appartenere ad un serio viaggiatore. Bisogna avere rispetto dei luoghi visitati. Si dovrebbe cercare anche di ridurre al minimo i nostri rifiuti e gettarli in un luogo di raccolta.

Con l'Inter rail si viaggia in un mondo almeno in teoria civilizzato, per cui è facile mettersi a riparo da eventuali pericoli, l'unica cosa necessaria è quella di essere previdenti e tenere gli occhi ben aperti. Non bisogna apparire timidi o sprovveduti: si proceda a testa alta nelle stazioni e nelle città! Se un malintenzionato notasse un comportamento un po' indeciso, vi prenderebbe di mira come una facile preda. L'importante è infischiarsene di tutto e di tutti, sentirsi sicuri di sé, mantenendo nel contempo un atteggiamento prudente.

Quando si cammina in una strada buia — e viaggiando di notte capita spesso di percorrerle — è bene tenersi al centro e non vicino ai muri. Si ha modo cosí di vedere in anticipo eventuali aggressori. Si tengano le orecchie bene

aperte. Ci si volti al minimo rumore, con calma. Se notate qualcuno che vi sta guardando a lungo, anche voi fissatelo con insistenza. In caso di aggressione preferite la fuga sopra ogni altra cosa: l'importante è metterla in atto rapidamente. Evitate lo scontro fisico in tutti i modi.

L'abito da Inter rail-man, specie dopo un po' che si viaggia, di solito scoraggia anche il piú misero ladruncolo, di contro qualcun'altro vi considererà un barbone e non vi guarderà bene.

Sul comportamento incurante racconteremo qualche aneddoto. Ad Alicante, nell'89, mentre assieme al Ricky e a due amiche eravamo in acqua riuscimmo ad allontanare alcuni arabi che ci avevano chiesto minacciosamente da dove venissimo, dicendogli che eravamo napoletani, tattica sperimentata con pieno successo piú volte in diversi Paesi. A Istanbul in un negozio di tappeti ci puntarono una pistola contro, dicendo poi che era uno scherzo. Non ci muovemmo, non ci mostrammo spaventati, tanto non avevamo niente da perdere, non potendo certo scappare. Il turco disse che era nella mafia, l'altro disse che aveva le pistole per difendersi dai ladri e se noi volevamo andare a cena con lui, da soli, come s'usa in Francia. Declinammo l'invito frocesco: l'importante è non drammatizzare. Sempre a proposito di pistole, alla stazione di Atene, mentre consideravamo se passare attraverso la Jugoslavia in guerra, sentimmo cadere in terra dal giubbetto di uno slavo in attesa del Sophia Express (che passa per Belgrado) un'arma automatica che egli con calma raccolse e ripose, riprendendo a dormire tranquillamente.

In genere basta avere un po' di attenzione per prevedere qualche problema. Per esempio se qualcuno si viene a sedere vicino a voi, pur avendo molti altri posti liberi, è chiaro che vi vuole rompere le palle in qualche modo; se un altro fissa ostinatamente il vostro bagaglio mentre tenta di attaccare bottone, come fece con noi un albanese in Atene, è logico che è interessato piú a quello che avete che alle vicende del calcio italiano.

Se i soldi finiscono si possono chiedere per strada o in ostello. In caso di inopia totale e urgenza, potete anche provare a chiedere il denaro (che dovrete restituire una volta tornati in Italia) all'ambasciata italiana o a richiederlo tramite un vaglia internazionale.

Sull'uso dell'Inter rail

A rigore di regolamento la tessera Inter rail, una volta compilato a penna il percorso sugli appositi foglietti, andrebbe fatta vidimare alla biglietteria in stazione. Si tratta di una complicazione inutile, ossia puramente burocratica. Infatti di solito, la vidimazione a terra si può non fare (noi non l'abbiamo fatta mai) e saltare sul treno scrivendo la destinazione è una delle maggiori soddisfazioni che dà questo biglietto. Il controllore successivamente visiona il biglietto sul treno e lo vidima. Siamo a conoscenza però di casi isolati in cui il controllore ha rimproverato qualcuno della mancanza burocratica: scusatevi educatamente e finché vi trovate in quel Paese fate sempre timbrare l'Inter rail alla partenza.

In certe stazioni i ferrovieri possono farvi storie persino se richiedete un nuovo blocchetto, che consta di sei fogli con sei caselle ciascuno. Ad Istanbul abbiamo dovuto sopportare l'arroganza di un informatore che sosteneva che una volta finiti i foglietti (non era ancora successo, fortunatamente) non avremmo potuto piú viaggiare. Poi ci dissero che avremmo potuto trovare i fogli ad Ankara, dove non andammo. A Salonicco, quando ci mancavano due sole caselle, ci dissero che ci avrebbero dato un nuovo blocchetto soltanto quando il vecchio fosse finito. In questo caso se per esempio vi manca un foglio e una casella, rimuovete il foglio e mostrate la tessera. Avrete cosí un margine di sicurezza maggiore. Se vi doveste trovare senza carta e non poteste reperirla, prendete tranquillamente il treno e spiegatelo con la consueta educazione al controllore. Oppure createvi un blocchetto d'emergenza alla partenza fotocopiando l'originale.

A bordo del treno

Per salire e viaggiare sui sovraffolati treni indiani è necessaria una considerevole esperienza, assicura Mauro che vi ha viaggiato anni fa. In Europa nel salire su un treno è piú facile, ma è opportuno controllare all'esterno la destinazione dei singoli vagoni. Infatti spesso, specialmente nei percorsi lunghi, il treno è composto di vagoni che hanno destinazioni diverse e che vengono mano a mano staccati e ricomposti. Anche se l'imprevisto fa parte del viaggio, potreste annoiarvi finendo in luoghi scarsamente interessanti.

Sullo stare in treno si possono fare alcune osservazioni di natura "strategica". La prima riguarda dove ci sediamo. Quando ci si siede è bene controllare se esiste un qualche cartoncino di prenotazione all'entrata dello scompartimento o sul singolo sedile, che dovrebbe indicare anche la stazione a partire dalla quale è stato riservato il posto. Esistono due tipi di prenotazione: quella obbligatoria a pagamento e quella facoltativa che può richiedere o meno un supplemento. Se non si adoperano cartoncini o altri segnali per riservare, possiamo sederci sperando che non arrivi qualcuno a farci alzare. Altre volte è il controllore ad avere una lista delle prenotazioni. Può succedere anche di sentirsi dire che il posto su cui sediamo è prenotato, senza che poi nessuno si presenti, come ci è successo. Se si è certi che un posto è stato prenotato, anche se ancora non si vede nessuno, è bene tenerlo occupato e andare a cercarne un altro non prenotato. In caso negativo rimanete seduti dove siete, senza fare questioni se arriva il legittimo proprietario (a cui chiederete gentilmente di vedere il biglietto con il numero del posto).

Il vecchio adagio ferroviario "non sporgersi dai finestrini" vale in una certa misura anche per il piú impavido dei viaggiatori Inter rail. Se ci si affaccia, bisogna farlo con cautela. Infatti in alcuni Paesi come la Grecia può capitare che frasche e fogliame a lato della strada ferrata arrivino a toc-

care il veicolo. Anche se ci si trova appoggiati al finestrino e completamente all'interno dello scompartimento il fogliame può raggiungerci lo stesso, con l'aggiunta di un pericoloso effetto-fionda. L'unica indicazione è quella, ovvia, di stare attenti.

Attenzione anche a quando si sputa: se c'è qualcuno affacciato dopo di voi, egli verrà quasi sicuramente raggiunto dalla vostra saliva, con ovvie conseguenze. Anche questo ci è capitato.

Il mondo, si sa, è pieno di matti di vario tipo, di ipertesi, ubriachi incattiviti, etc. Alcuni possono essere pericolosi. Quelli che s'incontrano in treno con alcune azioni sconsiderate potrebbero danneggiare il prossimo, noi compresi. In ogni caso bisogna saperli prendere per il verso giusto, evitando di fare finta di niente, come si vede spesso fare. Nel 1991 Su un Paris-Toulouse incontrammo alle 3 di mattina un parigino che ci porse la mano. Gliela stringemmo. Egli ci disse di essere chitarrista e di aver trascorso in Italia due anni. Iniziò a cantare una canzone di Pino Daniele in napoletano francesizzato. Poi si avvicinò allo sportello del treno che stava viaggiando ad alta velocità e lo aprí: ci invitò a sporgerci assieme a lui, che intanto aveva sceso i gradini e si era affacciato. Gli eravamo a mezzo metro. Iniziammo a considerare che l'uomo avrebbe anche potuto afferrarci per un braccio o che comunque un movimento brusco ci poteva far cadere di fuori. Declinammo l'invito e lo salutammo con molta tranquillità (in questi casi è fondamentale) allontanandoci dicendo che avevamo sonno e che sentivamo freddo. Un'altra volta, in Spagna, una ragazza inglese decise di viaggiare con la porta del treno aperta caparbiamente, con grande rischio per chi si recava nel bagno attiguo. In Turchia viaggiare con la porta aperta, specie sui treni leggeri che collegano Istanbul ai sobborghi, è cosa molto comune: i ragazzi si affacciano, saltano fuori, salgono in corsa, per cui è opportuno prestare un po' d'attenzione. Non è inusuale essere svegliati da ubriachi, come ci accadde in

Germania, dove qualcuno ci alitò frasi sconnesse durante i torpori del sonno e poi si mise a cantare.

Bisogna stare attenti anche alle bombe, specie in Italia, e alle persone insospettabili, alla presenza di bagagli abbandonati e a oggetti strani.

Il proprio aspetto si può mutare rapidamente, specialmente in peggio. La stessa persona può divenire molto diversa scompigliandosi o pettinandosi i capelli, sporcandosi o pulendosi le scarpe, tirando fuori o mettendo dentro la camicia dai pantaloni, trasportando le proprie cose in un sacchetto di plastica vecchio oppure in uno nuovo. I giubbetti stretti e i pantaloni larghi hanno un magnifico effetto impoverente, cosí pure le barbe incolte. Alle le ragazze basta molto meno per peggiorare il proprio aspetto fisico, dato che di solito sono esteticamente piú curate degli uomini. Anche se stiamo proponendo tattiche tipiche della furfanteria fin dall' Antichità, esse hanno soltanto scopo difensivo. I ciurmadori di tutte le epoche travestendosi cercavano denaro, noi vogliamo soltanto tranquillità. Si può anche, in certi casi particolari, fingersi matti, come usava fare Antony, un nostro amico italo-americano, che lavorando di notte a Manhattan nella metropolitana si aggrappava ai sostegni come una scimmia imbestialita.

Tempi, tragitti, mezzi

Il vero viaggio è quello che dai posti
porta a ciò che origina i posti
Elèmire Zolla (da una conferenza
tenuta a Roma il 20/11/90)

Itinerari

Ogni viaggiatore ha il suo itinerario, ma si possono indicare delle regole generali che possono in ogni caso tornare utili. Anticiperemo subito che è inutile prepararsi un programma estremamente dettagliato, per diverse ragioni. Il primo motivo è d'ordine filosofico: il viaggio acquista molto piú fascino se lasciato anche all'ispirazione del momento. Inoltre, poiché possono inaspettatamente intercorrere ritardi, disguidi o cambiamenti di programma o è piú conveniente a causa degli orari di partenza dei treni fare alcune scelte invece di altre, è sempre meglio studiare diverse soluzioni alternative. Può essere utile avere qualche indirizzo, ma non si può programmare e prenotare ogni cosa: il viaggio sarà compiuto ancora prima di mettersi in cammino. È difficile avere alla partenza l'orario di tutti i treni da prendere, per cui è meglio prepararsi da subito a comportarsi da jazzista. Si stenda un brogliaccio, si tenga a mente un itinerario di massima, su cui poi si saprà improvvisare anche con brusche variazioni.

Per poter visitare diverse città in un giorno e comunque per agevolarsi i tragitti è necessario, appena arrivati nel luogo da visitare, prendere nota dell'orario di partenza per la destinazione o le probabili destinazioni successive, in diverse ore, onde lasciarsi aperta la scelta in caso la città ci interessi, ci faccia schifo, facessimo conoscenze, etc. Va anche detto che esistono Paesi che si possono visitare in treno

comodamente, mentre altri posseggono molte località interessanti che non vengono raggiunte dai binari o sono mal collegate. Preferite le città grandi ossia le stazioni con maggior traffico ferroviario come punto d'arrivo durante i viaggi notturni. Da lí avrete una maggior possibilità di proseguire e piú scelta di percorsi. Si può andare in altri luoghi o semplicemente ci si può fermare in un ostello a rinsavire.

La visita ad una città può avvenire in modi diversi, a seconda dei luoghi da vedere, delle dimensioni della zona da visitare, del tempo a disposizione. Ci capitò in Francia di visitare cinque città in un giorno, ma è pur vero che con ritmi troppo serrati non si gusta il viaggio e ci si stanca molto. Alla fine di quella lunga giornata partimmo per Marsiglia, dove ci eravamo dati appuntamento a mezzogiorno con Ricky e "Mastino" e dove arrivammo il giorno successivo. In quella occasione peraltro Ricky dette segni evidenti di rimbambimento perchè quando lo chiamammo, avendolo casualmente intravisto alle sei di mattina in stazione, mentre eravamo già saliti su un treno diretto ad Aix-en-Provence, egli nemmeno si fermò. Lo cercammo e lo scoprimmo che tranquillamente trafficava con la borsa in una cassetta del deposito bagagli. Gli chiedemmo: "Non hai sentito che ti chiamavo?", e lui rispose "Sí, ma tu di solito mi chiami in un altro modo, allungando di piú la 'o' finale". Fortunatamente assieme a Ricky c'era quell'anno l'efficientissimo "Mastino", che con occhio guardingo stava sempre allerta.

Le variazioni sull'itinerario previsto possono essere anche sorprendenti. Quando partimmo da München alla volta di Trieste, non avremmo mai sospettato che il treno, per un'inesattezza dell'orario tedesco, sarebbe invece arrivato in Jugoslavia, a Ljubljana. Eppure nottetempo, quando ci fu consegnato il visto d'ingresso ci rendemmo conto, quasi completamente addormentati che questo era scritto anche in cirillico, ma pensammo che fosse qualcosa di pubblicitario e riprendemmo a dormire. All'alba ci trovammo in Jugo-

slavia. Non fu cosí male: potemmo mangiare degli ottimi mirtilli e passeggiammo per un'altra città. Solo nel pomeriggio partimmo alla volta di Trieste.

Orari e treni

Per controllare gli orari di partenza e di arrivo dei treni, vi sono in tutte le stazioni degli orari validi per le ventiquattr'ore affissi da qualche parte. Vi sono anche tabelloni e monitor di partenze e arrivi, talvolta orari tascabili. Tutto questo non basta. È sempre meglio chiedere conferma alla biglietteria o all'ufficio informazioni, in quanto potrebbero esserci dei treni che sull'orario mancano o che sono stati cancellati o aver subito variazioni, treni straordinari. Possiamo inoltre chiedere ai ferrovieri informazioni riguardo alle coincidenze, che ci possono far risparmiare tempo o che al contrario ci lascino due-tre ore libere tra un treno e l'altro che ci permettono di visitare qualche altra cosa. Lo stesso margine di tempo va considerato per le coincidenze su quelle linee, come le greche, in cui i treni possono avere forti ritardi.

In tutta Europa vi sono treni a supplemento o a prenotazione obbligatoria, che può anche cambiare a seconda del periodo in cui si viaggia. Si prendano solo se non si può fare altrimenti.

Nelle stazioni principali vi è un tabellone con la composizione dei convogli piú importanti: può essere utile consultarlo nel caso in cui vi siano molti passeggeri in attesa, al fine di identificare una zona che supponiamo possa essere meno affollata, per esempio un vagone passeggeri separato dagli altri da un merci o da un postale.

Stazioni

Esistono diversi tipi di stazione:

a) Stazione intermedia classica: si esce dalla stazione, ci troviamo davanti un'aiuola, un giardinetto, una fontana, una

piazza, un monumento ai caduti di genere piú o meno astratto, raramente figurativo. Davanti alla stazione di Venezia e alle due di Istanbul c'è invece l'acqua. In genere andando dritti si raggiunge il centro della città. Non è una regola assoluta, ma in mancanza di altre indicazioni visive o verbali potete seguirla, se non altro per incominciare a muovervi. Vi sono vari tipi di costruzione, talvolta possiamo trovare gli uffici sotto il piano dei binari, come a Nimes.

b) Stazione staccata dal centro urbano: è cosí la stazione di quei centri urbani che sorgono su alture (per es. Assisi, Chieti, Micene, etc.) per esempio o in luoghi per varie ragioni non raggiunti dalla ferrovia (Bordeaux). Vi sono anche città che posseggono una parte vecchia distante dalla stazione ed una nuova o una zona industriale, di solito meno allettante, raggiunta dal treno. Se ci si capita a notte fonda le cose sono due: si cammina fino alla zona interessante o si dorme in stazione.

c) Tante stazioni per un centro urbano: si hanno nelle città piú grandi (Roma, Parigi, etc). Le varie stazioni hanno un nome diverso. Basta chiedere al controllore o ad un passeggero (meglio se a diverse persone) quale sia per noi la piú conveniente in rapporto alla zona che vogliamo raggiungere.

d) Stazione e basta: esiste in alcuni piccoli centri, specie se agricoli. Si scende sperando di trovare qualcosa, invece c'è soltanto la stazione. Capitarci per sbaglio è segno evidente di rimbambimento, di palese stanchezza da viaggio. Se ci si arriva di giorno, fate di tutto per proseguire, magari anche con mezzi diversi dal treno (autobus, autostop). Se ci si capita di notte e non vi sono coincidenze, non resta che aprire il sacco a pelo e infilarvisi dentro.

Alcune stazioni, specialmente le piú piccole chiudono ad una cert'ora della notte. Altre, specialmente quelle maggiori in cui il traffico è continuo, non chiudono mai. La presenza di traffico ferroviario notturno non sempre significa

stazione aperta, specie per quelle piú piccole, anzi certe volte se si scende dal treno di notte, si può rischiare di trovarsi al buio e in mezzo ad una strada.

Inter rail e altri mezzi

All'interno di una città ci si può muovere a piedi, con l'autobus, la metro, in autostop, etc. È indispensabile avere un bagaglio leggero. Gli altri mezzi si impiegano dove il treno non arriva o per risolvere attese altrimenti molto lunghe. Per vedere alcune città può essere conveniente affittare la bicicletta.

Se si ha tempo e le condizioni atmosferiche lo permettono, è meglio camminare, se non altro per sgranchirsi le gambe. Nella nostra ultima Inter rail, scesi dal treno, andammo quasi sempre a piedi, salvo qualche passaggio in autostop e tre autobus.

Il taxi, qualora fosse proprio necessario, si può cercare di prenderlo con altre persone e si può provare a trattare sul prezzo, ci si può informare su eventuali servizi alternativi, come l'affitto di biciclette, etc. L'importante è non affidarsi candidamente al primo servizio offerto, ma guardarsi un po' intorno.

Può essere un'idea accamparsi in luoghi tranquilli. Ma bisognerà accollarsi un fardello supplementare sulle spalle, e in certi casi dipendere da qualche mezzo di locomozione. Può valere la pena di farlo. Massimo e Francesco nel 1990 combinarono all'Inter rail con tenda l'affitto di un automobile, durante un lungo viaggio scandinavo e campeggiarono tranquillamente anche in zone non lontane da stazioni.

Per quanto riguarda i traghetti, il transito sul ponte può essere gratis, scontato o a tariffa intera (controllate le convenzioni con le varie compagnie). D'estate i traghetti sono affollati, per cui è bene presentarsi all'imbarco con anticipo sufficiente, soprattutto per trovare un posto decente dove dormire. Di solito ci si può piazzare anche all'interno, dove

si può dormire su un divano, una poltrona (non quelle a pagamento, almeno ufficialmente) o al bar. Qualora si dorma fuori, è bene trovarsi subito un luogo riparato.

Appuntamenti

Darsi appuntamenti rappresenta una buona soluzione per variare il viaggio, affinché ognuno possa raggiungere le mète predilette, senza per questo precludersi la possibilità di incontrare altri amici. La soluzione migliore per dare e confermare appuntamenti è quella di utilizzare un tramite telefonico comune. Può capitare addirittura che ci si dia appuntamento in luoghi inesistenti oppure scomodissimi da raggiungere, pur avendone supposta congetturalmente l'esistenza o la facile raggiungibilità. Flavio e "Coupè" dettero appuntamento ad alcuni amici a un binario della stazione di Parigi-Gare de Lyon che di fatto non esisteva.

Un appuntamento riuscitissimo fu quello tra Ricky e il sottoscritto davanti alla Sagrada Familia di Barcelona: noi provenivamo dalla Val d' Aosta e dopo un bagno ristoratore ad Imperia-Porto Maurizio avevamo proseguito per la Spagna; egli proveniva da Roma. Ci incontrammo, anche se Ricky arrivò in ritardo (di 11 minuti).

È necessario narrare anche di un secondo appuntamento, sempre spagnolo, che vide impegnato Flavio, il quale trascinò nell'avventura anche l'ignaro suo fratello, Valerio, che si vide costretto, benché dubbioso, a seguirlo. Flavio aveva dato appuntamento ad una sua amica (tacciamo dei progetti che covava). Si dettero un appuntamento, ma i due fratelli arrivarono un po' in ritardo e non trovarono la ragazza. Telefonando a casa della spagnola, Flavio scoprí che quest'ultima se n'era appena partita per le vacanze: fu in poche parole una "buca" clamorosa, ancor piú clamorosa dato che i due arrivavano appositamente da Bremen, in Germania! Sappiamo che Flavio non parlò per tutto il viaggio di ritorno a Roma.

Esempi di Inter rail

(Per i nomi di città sono conservate le grafie originali di ogni tessera)

Domenico Condello e Andrea Antenucci. Dal 26/7 al 25/8/1985 in Germania, Danimarca, Svezia, Olanda, Belgio, Francia, Spagna, Marocco e Svizzera.

(26/7) Roma-München, München-Kopenhagen;
(29/7) Kopenhagen-Stockholm; (4/8) Turku-Helsinky-Turku; Stockholm-Kopenhagen; (8/8) Kopenhagen-Amsterdam;
(11/8) Amsterdam-Bruxelles; (11/8) Bruxelles-Paris; (13/8) Paris-Bordeaux; (13/8) Bordeaux-Irun-Algeciras; Algeciras-Tanger;
(15/8) Tanger-Rabat; (17/8) Rabat-Casablanca;
(17/8) Casablanca-Marakecht; (19/8) Marakecht-Casablanca; Casablanca-Rabat; Rabat-Tanger; Tanger-Algeciras;
(20/8) Algeciras-Bobadilla; Bobadilla-Barcelona; Barcelona-Cerbère-Lyon; (23/8) Lyon-Genève-Lausanne-Montreaux-Milano-Bologna-Firenze-Roma; (25/8) Roma-Bologna.

Leonardo Fenu e Raffaele Elia. Due Inter rail consecutive. Dal 10/7 al 9/9/1986.

(10/7) Roma-Bonn; Bonn-Amsterdam; Amsterdam-Kopenaghen; da Kopenaghen andata e ritorno a Englave, Klampeborg, Helsingor, Hellerup e Hillerod; Kopenaghen-Hasleholm; Hasleholm-Malmö; Malmö-Hassleholm; Oskarshamn (nave per Visby); Stoccolma-Helsinky (in nave); Helsinky-Kuopio; Kuopio-Turku; Turku-Lahti; Lahti-Oulu; Oulu-Kemi; Kemi-Tornio-Boden; Boden-Stoccolma; Stoccolma-Goteborg; Goteborg-Fredrikshamn; Fredrikshamn-Langaa; Langaa-Struer; Srtuer-Hostelbro; Hostelbro-Copenaghen; Copenaghen-Amburgo; Amburgo-Lubecca; Lubecca-Amburgo; Amburgo-Heidelberg; Heidelberg-Brema; Bremen-Hannover; Hannover-Bremen; Bremen-Münich; Münich-Chiusi (30/8).

Leonardo Fenu e Raffaele Elia. Dal 20/7 al 19/8/1987.

(20/7) Eastbourne-London; London-Harwick; Harwick-Hook-Holland; Hook-Holland-Amsterdam; Amsterdam-Eindhoven; Einhoven-München; München-Zagabria; Sagabria-Sarajevo; Sarajevo-Kardelievo; Spalato-München; München-Hamburg; Hamburg-Copenaghen; Copenaghen-Stoccolma; Stoccolma-Üppsala; Üppsala-Osthammar; Östhammar-Üppsala; Üppsala-Stoccolma; Stoccolma-Oslo; Oslo-Myrdal; Mirdal-Flam-Voss-Oslo; Oslo-Stoccolma; Stoccolma-Turku; Turku-Savonlinna; Savonlinna-Helsinki; Helsinki-Turku; Turku-Stoccolma; Stoccolma-Copenaghen; Copenaghen-Amsterdam; Amsterdam-Bruxelles; Bruxelles-Strasburgo; Strasburgo-Mulhouse; Mulhouse-Chiusi.

Valerio e Flavio Antonini, Lorenzo "Melensa" Cuneo e Alessio "Zucchina" Carrer. Dal 5/8 al 4/9/1988 in Germania, Danimarca, Olanda, Belgio, Spagna e Francia.

(5/8) Roma-München; (7/8) München-Dachau, Dachau-München;
(9/8) München-Copenaghen, Copenaghen-Hälsingborg, Hälsinborg-Copenaghen; (10/8) Copenaghen-Amsterdam;
(14/8) Amsterdam-Harlem, Harlem-Heemskerk, Heemskerk-Den Haag, Den Haag-Heemskerk; (15/8) Heemskerk-Bruxelles, Bruxelles-Bruges; (16/8) Bruges-Bruxelles, Bruxelles-Bruges;
(17/8) Bruges-Gand, Gand-Barcelona; (19/8) Barcelona-Lyon;
(20/8) Lyon-Paris; (23/8) Paris-Versailles, Versailles-Paris;
(24/8) Paris-Roma.

L'Autore con Ricky Blatti, Gianluca "Mastino" Morettini, Claudio Pinello, Valerio e Flavio Antonini vi sono tra i vari percorsi alcune differenze). Dal 26/7 al 25/8/1989 in Francia, Gran Bretagna, Olanda e Spagna.

(26/7) Roma-Calais; (28/7) Dover-London; (29/7) London-Salisbury-London; (29/7) London-Edimbourgh;
(31/7) Edimbourgh-Inverness-Edimbourgh; (1/8) Edimbourgh-London; (2/8) London-Amsterdam; (3/8) Amsterdam-Heemskerk;
(4/8) Heemskerk-Groningen-Heemskerk; (5/8) Heemskerk-Utrecht-Heemskerk; (6/8) Heemskerk-Den Haag-Heemskerk-Harlem; (6/8) Harlem-Paris; (10/8) Paris-Beauvais-Paris; (da qui inizia il nostro tratto in solitario); (12/8) Paris/Dijon-Tournus;
Tournus-Lyon; (13/8) Lyon-Torino; Torino-Aosta; (17/8) Aosta-Torino-Genova-Imperia (sosta volante per un bagno al mare);
Imperia-Barcelona (a Barcelona incontrammo Ricky);
(18/8) Barcelona-Alicante; (da Alicante ripartimmo in solitario);
(20/8) Alicante-Alcazar-Madrid; (21/8) Madrid-Port Bou-Cerbère;
(22/8) Ventimiglia-Roma; (25/8) Avezzano-Pescara.

Massimo Paone e Francesco Palombi in Germania, Danimarca e Norveglia, anche con automobile e tenda. Dal 25/7 al 17/8/1990.

In treno:
(25-28/7) Roma-Milano-Amburgo-Copenhagen-Oslo.
In auto:
(29/7) Roldal-Hangesund-Bergen; (30/7) Voss-Vinje-Hella-Sogndal-Skjolden-Sognefjell; (31/7) Lom-Otta-Dombas-Oppdal;
(1/8) Levanger-Snasa; (2/8) Mo i rana; (3/8) Narvik; (4-6/8) Isole Lofoten: Svolvaer, A; (7-8/8) Fauske-Moirana-Skogn-Oppdal-Lom-Sognefjell; (9-10/8) Lom-Skjolden-Sogndal-Fagerness-Honefoss-Sandefjord-Stokke-Drammten.
In treno:
(11/8) Oslo-Trondheim; (12/8) Trondheim-Oslo; (13/8) Oslo-Bergen; (14/8) Bergen-Oslo; (15-17/8) Oslo-Copenhagen-Amburgo-Francoforte-Milano-Genova-Rapallo.

Ricky Blatti, Gianluca "Mastino" Morettini e Patrick "Petriccone" Nebbia. Dal 6/8 al 5/9/1990 in Germania, Danimarca, Svezia, Norvegia, Olanda, Belgio e Francia.

(6/8) Roma-Francoforte; (7/8) Francoforte-Amburgo;
(8/8) Amburgo-Lubecca-Amburgo; (8/8) Amburgo-Copenaghen;
(9/8) Copenaghen-Stoccolma; (10/8) Stoccolma-Oslo;
(11/8) Sebbek-Oslo-Stebbakk-Oslo-Stebbakk-Oslo; (12/8) Skoyen-Stebbak-Oslo-Stebbakk; (13/8) Oslo-Stebbakk; (14/8) Oslo-Bergen; (15/8) Bergen-Flam-Bergen-Oslo; (16/8) Oslo-Copenaghen-Amsterdam; (17/8) Amsterdam-Heemskerk;
(18/8) Heemskerk-Amsterdam-Rotterdam-Heemskerk;
(19/8) Heemskerk-Koog Zaandijk-Heemskerk; (20/8) Heemskerk-Amsterdam-Bruxelles-Courtai; (21/8) Courtai-Brugge-Courtai;
(22/8) Courtai-Bruxelles; (23/8) Bruxelles-Paris; (a Parigi Ricky ci incontrò e ci dette appuntamento a Marseille); (23/8) Paris-Toulouse; (25/8) Bordeaux-Marseille; (viaggiammo insieme per Aix); (26/8) Marseille-Aix en Provence-Marseille; (26/8) Marseille-Nice-Ventimiglia-Genova-Roma (27/8).

L'Autore. Dal 17/8 al 16/9/1990 in Francia, Germania e Jugoslavia.

(17/8) Roma-Paris; (21/8) Paris-Chartres; (24/8) Paris-Meaux-Paris; (25/8) Paris-Meaux-Reims-Epernay-Nancy-Metz-Marseille (a Marseille incontrammo Ricky e "Mastino"); Marseille-Aix en Provence; (26/8) Marseille-Avignon-Besançon; (27/8) Besançon-Dijon-Chalon sur Saone; (28/8) Chalon sur Saone-Tournus-Dijon;
(29/8) Dijon-Strasbourg-Offenburg-Darmstad; (30/8) Darmstadt-München-Ljubljana; (31/8) Ljubljana-Villa Opicina-Trieste;
(31/8) Trieste-Roma (1/9).

Ricky Blatti, "Mastino" e Claudio Pinello. Dal 24/7 al 23/8/1991.

(24/7) Roma-Frankfurt; (25/7) Frankfurt-Kassel-Hamburg-Fredericia; (26/7) Fredericia-Aalborg-Frederikshavn-Göteborg;
(28/7) Göteborg-Mälmö-Lund-Mälmö; (29/7) Mälmö-Eslov-Höör-Stehag-Höör-Mälmö-Linkoping; (30/7) Linkoping-Vastervik-Linkoping; (31/7) Linkoping-Norkkeping-Stockholm-Uppsala-Stockholm-Uppsala; (1/8) Uppsala-Stockholm-Uppsala;
(2/8) Uppsala-Stockholm-Märsta-Sigtuna-Märsta-Uppsala;

(3/8) Uppsala-Stockholm-Uppsala-Kiruna; (5/8) Kiruna-Abisko-Boden; (6/8) Boden-Haparanda-Tornio-Kemi-Helsinki; (8/8) Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-Helsinki; (9/8) Helsinki-Lapeenranta-Kouvola-Mikkeli-Kuvola-Helsinki; (10/8) Helsinki-Turku-Stockholm; (11/8) Stockholm-Hässeholm-Helsingborg-Koebenhavn-Hamburg; (12/8) Hamburg-Köln-Aachen-Köln; (13/8) Köln-Paris; (15/8) Paris-Chartes-Paris; (16/8) Paris-Fontainbleau-Paris; (18/8) Paris-München; (19/8) München-Mittenwald-Seefeld-Innsbruck-Roma.

L'ultima Inter rail dell'Autore. Dal 2 novembre al 1° dicembre 1991 in Grecia, Turchia, Francia e due ore in Svizzera.

(2/11) Tagliacozzo-Pescara, Pescara-Bari, Bari-Brindisi, in traghetto: Brindisi-Patrasso. (3/11) Patrasso-Pirgos. (4/11) Pirgos-Olympia-Pirgos, Pirgo-Kalamata, Kalamata-Micene. (5/11) Micene-Corinto, Corinto-Diakofto, Diakofto-Kalavrita-Diakofto, Diakofto-Corinto. (6/11) Corinto-Eleusi, Eleusi-Atene. (8/11) Atene-Salonicco. (9/11) Salonicco-Pition. (10/11) Pityon-Alessandropoli-Pityon. (10/11) Pityon- (11/11) Istanbul (staz. di Sirkeci), Cevizli-Istanbul (staz. di Haidarpasa)-Cevizli (12/11) Cevizli-Istanbul (Haydarpasa)-Cevizli (13/11) Cevizli-Istanbul (Haydarpasa), Istanbul (Haydarpasa)- (14/11) Konya, Konya-Çumra, Çumra- (15/11) Istanbul (Haydarpasa), Istanbul (Sirkeci)- (16/11) Salonicco, Salonicco-Lianadeion. (17/11) Lianadeion-Paleofarsalos, Paleofarsalos-Kalam/kas-Paleofarsalos, Paleofarsalos-Atene. (18/11) Atene-Corinto, Corinto-Argos. (19/11) Argos-Eleusi, Eleusi-Patrasso, in traghetto: Patrasso-Brindisi. (20/11) Brindisi-Bari, Bari-Roma Termini (seguirono quattro giorni di riposo, ristorazione e lavanderia domestica a Roma). (25/11) Roma-Foligno-Assisi. (26/11) Roma Ostiense-Paris. (27/11) Paris-Nîmes. (28/11) Nîmes-Tolouse Matabiau, Toulouse Matabiau- (29/11) Paris Austerliz, Paris Gare du Nord-Amiens-Paris, Paris-Lyon. (30/11) Lyon-Paris, Paris-Montbard, Montbard-Dijon, Dijon-Lausanne, Lausanne- (1/12) Roma Termini.

Conclusione

È una vecchia e lunga strada ma devo
vederne la fine, è una vecchia e lunga
strada ma devo vederne la fine,
e quando ci sarò arrivata stringerò
la mano ad un amico
da "Long Old Road", antico blues

Un libro non vale l'esperienza diretta, ma speriamo che queste poche note siano servite almeno ad introdurre il lettore al viaggio in Inter rail. Di pochi ingredienti si compongono queste piccole, spesso estenuanti esplorazioni, in cui si può assaporare ancora la gioia del viaggio disorganizzato, del libero girovagare: bisogna soltanto imparare a dosarli bene. E allora "God save Coupé". La strada ferrata è la nostra casa!

Indice

Presentazione pag. 4

Introduzione pag. 5

Il viaggio pag. 7
- La logica del viaggio pag. 7
- Preliminari pag. 8

Il bagaglio pag. 10
- Il necessario è poco pag. 10
- Il modo di vestire pag. 11
- La preparazione del bagaglio pag. 13
- Vestiti pag. 14
- La tattica di "espulsione graduale" pag. 16
- Effetti personali pag. 17
- Guide, libri, documenti pag. 18
- Il cibo di partenza pag. 19
- Il sacco a pelo pag. 19
- Lo zainetto pag. 20
- Medicinali pag. 20
- Accessori pag. 21
- Fotografare pag. 23
- Il bagaglio "super-compact" pag. 25
- Il bagaglio "tattico" autunnale pag. 26
- Soldi e prezzi pag. 27

Insieme o soli pag. 29

Dormire, mangiare, andare al bagno pag. 32
- Stanchezza e fame pag. 32
- Dormire in treno pag. 34
- Dormire da qualche altra parte pag. 37
- Dormire in un letto pag. 38
- Alimentazione pag. 40

Tattiche da Inter rail pag. 42
- Il comportamento pag. 42
- Sull'uso dell'Inter rail pag. 44
- A bordo del treno pag. 45

Tempi, tragitti, mezzi pag. 48
- Itinerari pag. 48
- Orari e treni pag. 50
- Stazioni pag. 50
- Inter rail e altri mezzi pag. 52
- Appuntamenti pag. 53

Esempi di Inter rail pag. 54

Conclusione pag. 59